№ 21 (761) 29 мая 2013 г.

№ 21 (761)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

29 мая 2013 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

20% всех авиаперелетов осуществляется по 300 "супер маршрутам"

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Украина адаптирует работу транспортного сектора к мировым стандартам

С 26 мая введен в действие новый график движения поездов на 2013–2014 гг.

Морской кластер как инструмент реализации стратегии развития морских портов Украины

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231, 269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

CARGO
ЕООО „БДЖ - грузовые перевозки"
Надежный и стабильный партнер
• Многолетний опыт
• Безупречная коммерческая репутация
• Конкурентные условия перевозок
• Гибкие цены на транспортные услуги
• Экологическая политика
• Индивидуальный подход к каждому клиенту
• Стратегически развитая инфраструктура
• Современное оборудование
• Широкие бизнес-возможности
• Международные перевозки
Болгария, г. София
ул. Ивана Вазова, 3
Тел.: +359 2/ 932 44 32
Факс.: +359 2/ 932 40 30
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg

12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"

www.transcaspian.az

TRANSCASPIAN

13-15 ИЮНЯ 2013
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Организаторы

Тел.: +994 12 404 10 00
Факс: +994 12 404 10 01
E-mail: transport@iteca.az

Место проведения

BAKU EXPO CENTER

www.facebook.com/TransCaspian

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

29 мая 2013 г. № 21 (761)
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА 3

Автотранспорт и дороги.....3
Авиация 8
Водный транспорт 13
Железнодорожный транспорт.....19

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ...26

Международное сотрудничество 26
Официальная часть.....30
Государственное регулирование 39
- Разъяснения Министерства доходов и сборов.....40

Отраслевое регулирование.....41
- Автомобильный транспорт.....41
- Авиационный транспорт.....42
- Водный транспорт.....43
- Железнодорожный транспорт 43

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ.....47

Организация перевозок.....47
- Автомобильный транспорт.....47
- Авиационный транспорт.....48
- Водный транспорт.....50
- Железнодорожный транспорт 52

Топливо.....53
Таможня.....56

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ 61

20% всех авиаперелетов осуществляется по 300 "супер маршрутам".....61
Автомобильный транспорт несет людям мобильность и экономическое процветание.....65
Морской кластер как инструмент реализации стратегии развития морских портов Украины 69
Развитой рынок транспортно-экспедиторских услуг в Украине: зачем он нужен и с чего начать его формирование? 73
Конференции, семинары, выставки 78

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10823.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы,
ул. Чехова, 53, офис 313.
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10823. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2010 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

На строительство и реконструкцию дорог в Украине выделят бюджетные средства

В течение 2013 г. в Украине будет построено и реконструировано 1400 км автодорог, а также построено около 600 объектов дорожной инфраструктуры, на что из бюджета выделено 4,4 млрд грн. Об этом заявил вице-премьер А. Вилкул в ходе встречи с руководством Американской торговой палаты, сообщает *Коммерсант-Украина*.

Также вице-премьер заявил, что в результате реализации концепции развития автодорожной отрасли Украины, по оценкам экспертов, в бюджет Украины может быть добавлено до 5% ВВП в случае, если Украина будет качественно использовать транзитный потенциал.

Реформирование "Укравтодора" завершится до 2015 г.

Государственное агентство автомобильных дорог ("Укравтодор") рассчитывает, что реформа автодорожной отрасли в Украине завершится до конца 2014 г. "Программа реформирования утверждена КМУ. Есть план мероприятий, и до конца 2014 г. все они будут выполнены", — заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко, сообщает *ЦТС*. По его словам, реформа предусматривает разделение ответственности за дороги государственного и местного значения, в частности, последние будут переданы в управление местным органам власти. Он заявил, что будет применяться новый подход к эксплуатационному содержанию дорог. В частности, по его словам, подобные соглашения предусматривают, что исполнитель имеет жестко регламентированные сроки на устранение тех или иных недостатков. Например, если на ликвидацию ямочности отводится 3 дня, а он не укладывается в этот срок, то к нему применяются штрафные санкции.

Кроме того, по его словам, реформа подразумевает реорганизацию ГАК "Автомобильные дороги Украины", а также разделение функций контроля. "Мы считаем, что инспекционным контролем должна заниматься именно Укртрансинспекция, а мы как законный балансодержатель дорог должны иметь инструменты для точной оценки объемов и качества работ", — заявил Е. Прусенко.

"Укравтодор" вынужден сворачивать строительство новых дорог

"Укравтодор" может отказаться от строительства новых масштабных объектов дорожной инфраструктуры, чтобы увеличить доступные средства на ремонт существующей сети, заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко. Он назвал эти меры непопулярными, но необходимыми: "Иначе мы рискуем потерять всю сеть дорог". Чиновник отмечает, что, например, Малая Окружная необходима Киеву, но она не решит проблему организации транзитных потоков, а проект трассы Киев—Канев—Чигирин—Днепропетровск стоит довольно дорого. По его словам, эти проекты в будущем можно будет построить на условиях государственно-частного партнерства или за счет дешевого кредитного ресурса, привлеченного у таких банков, как ЕБРР, МБРР и ЕИБ, сообщает *Glavnoe.ua.*

Н. Азаров поручил разработать мобилизационную программу по сохранению дорожной сети

Премьер-министр Н. Азаров поручил Мининфраструктуры и Минфину Украины с главами региональных администраций, руководителями министерств разработать мобилизационную программу на июнь—сентябрь 2013 г. по сохранению дорожной сети. Об этом он заявил во время заседания КМУ, сообщает *РБК-Украина*.

По его словам, прежде всего надо найти дополнительные финансовые ресурсы, технику и рабочую силу. Также необходимо обеспечить бескомпромиссный контроль качества ремонта и строительства дорог. Вместе с тем, Н. Азаров заявил, что ресурсы надо сконцентрировать именно на восстановлении существующей сети автодорог. "График работ должен быть составлен так, чтобы в первую очередь восстановить участки, на которых латание ям уже не даст никакого эффекта. А также восстановить покрытие на трассах, наиболее эксплуатируемых во время туристического сезона и задействованных в международных автомобильных перевозках", — заявил Н. Азаров.

"Укравтодор" рассчитывает завершить ямочный ремонт дорог до июля т.г.

"Дороги госзначения планируется завершить до конца мая т.г. Это около 200 тыс. кв. м. До конца июня т.г. планируем завершить дороги местного значения", — заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко, сообщает *ЦТС*. По его словам, объем повреждений дорожного полотна после зимнего периода в т.г. составил 4,6 млн кв. м, что в 2 раза превышает уровень 2012 г.

"Укравтодор" займется ремонтом Одесской трассы

Капремонт Одесской трассы на участке Киев—Белая Церковь начнется в июле т.г. Об этом заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко. "Мы начнем в июле т.г. работы по капремонту трассы Киев—Одесса от Киева до Белой Церкви, 17—87 км. Это один из основных объектов, которые планируется отремонтировать в т.г.", — заявил он, сообщает *Depo.ua.*

Кроме того, в т.г. выполняются работы на трассе Киев—Харьков—Должанский (на участках Борисполь—Лубны и Лубны—Полтава), на трассе Киев—Чоп (участок Киев—Житомир), на трассе

Киев—Ковель—Ягодин (подход к Киеву), Киев—Чернигов—Новые Яриловичи.

"Альтком" выиграла тендер на ремонт трассы Киев—Одесса

Компания "Дорожное строительство "Альтком" выиграла тендер на капремонт автодороги М05 Киев—Одесса (км 17+740—36+500; км 42+000—87+000). Данный проект финансируется за счет средств кредита ЕБРР (Европейский банк реконструкции и развития) и ЕИБ (Европейский инвестиционный банк), сообщает пресс-служба компании.

Компания "Дорожное строительство "Альтком" победила в тендере, в котором также участвовали компании из Чехии, Испании, Италии, Турции, Китая и Азербайджана.

"Специалисты компании выполнят капремонт 64 километров трассы. На участке 17—27 км дорога имеет по 3 полосы движения в каждую сторону, 27—87 км — по 2 полосы. В рамках ремонта будут реконструированы и построены 25 искусственных сооружений, в т.ч. 9 пешеходных мостов", — заявил начальник СУ-4 "Дорожное строительство "Альтком" И. Якимович.

По его словам, в настоящее время на объекте выполняются геодезические работы, а также готовятся площадки для мобильных асфальтобетонных заводов и другой техники.

На ремонт дорог Донецкой обл. выделят средства

Служба автодорог в Донецкой обл. по результатам тендеров заключила ряд соглашений на строительные работы по автодороге Знаменка—Луганск—Изварино на сумму 383,78 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

Из этой суммы 272,87 млн грн. получит ОАО "Південьзахідшляхбуд" на реконструкцию 1,55 км дороги (участок км 424+700—426+250) и на строительство 3,5 км дороги (участки км 427+000—429+500 и км 429+500—430+500). Строительство нового полотна обойдется в среднем по 61,110 млн грн./км. Также фирма будет строить транспортную развязку на 430-м км трассы.

Харьковский горсовет дополнительно выделил средства на ремонт дорог

Харьковский горсовет дополнительно выделил 123 млн грн. на содержание, текущий, капитальный ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети города и внутриквартальных дорог в т.г.

Соответствующие изменения в бюджет города внесли депутаты Харьковского городского совета на сессии 22.05.2013 г., сообщает *УНИАН.*

Кроме того, на приобретение техники, механизмов и оборудования для коммунальных предприятий города расходы увеличены на 37,7 млн грн.

На погашение кредиторской задолженности прошлых лет за приобретенные товары и оказанные услуги, а также за выполненные работы по текущему и капитальному ремонту направят 43,3 млн грн. На капремонт и реконструкцию трамвайных линий и контактной сети, переездов, технических средств организации дорожного движения предусмотрено выделить 21 млн грн. На содержание и реконструкцию КП "Центральный парк культуры и отдыха им. Горького" расходы на т.г. вырастут на 22,5 млн грн.

Облавтодор завысил стоимость ремонта объездной дороги вокруг Харькова

Прокуратура Харьковской обл. проверила деятельность Харьковского облавтодора и Службы автодорог в Харьковской обл. Проверка касалась правомерности использования бюджетных средств на ремонт и содержание автодорог.

Как заявил зампрокурора области С. Миронов, были установлены систематические грубые нарушения, сообщает *Gortransport.kharkov.ua.*

В частности, во время ремонта объездной дороги вокруг Харькова должностные лица облавтодора завысили стоимость выполненных работ. В связи с чем Службе автодорог в области было нанесено более 600 тыс. грн. убытков.

Кроме того, чиновники автодора внесли в акт выполненных работ заведомо неправдивые данные относительно толщины нижнего слоя покрытия на дорогах Киев—Харьков—Должанский и Харьков—Щербаковка. Убытки — более 12,5 млн грн.

Еще в одном случае служебные лица одного из районных филиалов облавтодора не подтвердили документами первичный учет выполненных работ на сумму более 7 млн грн.

В т.г. начнут ремонтировать путепровод через Московский проспект в Харькове

Ремонт транспортной развязки Московский проспект—проспект 50-летия СССР начнется в т.г.

Об этом заявил замдиректора Департамента строительства и дорожного хозяйства Харькова И. Жданюк.

По его словам, эта развязка будет основной магистралью во время проведения в Харькове Евробаскета-2015, поэтому ее ремонт нужно начинать заблаговременно. Проект ремонта сейчас проходит тщательную экспертизу, сообщает *Gortransport.kharkov.ua.*

По словам заместителя директора департамента, на путепроводе будет снят слой асфальта, тротуары будут укреплены монолитным бетоном, а затем будет уложен новый слой меньшей толщины — чтобы снизить нагрузку на конструктив моста. Как уточнил И. Жданюк, в настоящее время наслоения старого асфальта на путепроводе достигают 45—55 см.

Запорожье получит субвенцию на ремонт дорог

В т.г. на текущий средний ремонт дорог из городского бюджета выделено около 12 млн грн. Еще 3 млн грн. город направил на первоочередной ямочный ремонт дорожного покрытия. Запорожье также получит около 31 млн грн. госсубвенций на реконструкцию и капитальный ремонт дорог, сообщает *lz.com.ua.*

Уже выполнен текущий средний ремонт дорог на сумму около 2 млн грн. Среди наиболее знаковых объектов — разворотное кольцо на улице Бородинской (Ленинский район), проводятся работы

на кольце на улицах Новокузнецкой—Автозаводской в Южном микрорайоне.

Строительство объездной дороги в Днепропетровске должно быть завершено раньше

Строительство объездной дороги в Днепропетровске должно быть завершено в 2014—2015 гг., заявил Президент Украины В. Янукович.

В. Янукович заявил, что объездная дорога строится с 2011 г., а стоимость работ составляет 4 млрд грн.

По его словам, уже освоено средств на сумму около 2,5 млрд грн., в т.г. выделено 600 млн грн., сообщает пресс-служба Призедента.

По убеждению Президента, максимальный объем работ должен быть осуществлен в следующем году.

Для моста через Днепр в Запорожье планируется закупить металлоконструкции

На строительство 1 очереди мостового перехода через Днепр в Запорожье в 2013 г. необходимо закупить 12,5 тыс. т металлоконструкций. Об этом заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко.

По его словам, только на строительство 10-го объекта 1 очереди требуется около 5,5 тыс. т металлоконструкций, сообщает *УГМК.*

Всего автотранспортная магистраль через Днепр в Запорожье состоит из 27 объектов, из которых 14 в первой очереди и 12 — во второй.

Реконструкция Почтовой пл. в Киеве будет завершена к концу 2013 г.

Об этом заявил гендиректор коммунальной корпорации "Киевавтодор" П. Береговой, сообщает *Коммерсант-Украина.*

"Следующий на очереди — тоннель. Если с финансированием будет все в порядке, то до конца т.г. этот объект (реконструкция Почтовой пл.) будет завершен", — заявил П. Береговой.

По его словам, на перекрестке улицы Набережно-Крещатицкой и Днепровской набережной исчезнет светофор, а движение под эстакадой пойдет по прямой линии.

На капремонт тоннеля на трассе Ялта—Севастополь выделили средства

Служба автодорог в Крыму по результатам открытых торгов приняла предложение ООО "Транстехноремонтстрой" на услуги по завершению работ по капремонту тоннеля на 39 км автодороги Ялта—Севастополь, сообщает *Вестник госзакупок*.

Сумма договора составляет 2,594 млн грн.

Согласно техническому заданию, работы включают сруб деревьев и корчевание пней, ремонт дорожного полотна, обустройство турникетов и внутреннего освещения тоннеля. Дополнительно необходимо будет выполнить торкетирование внутренней поверхности тоннеля (метод бетонных работ, при котором бетонная смесь послойно наносится на бетонируемую поверхность под давлением сжатого воздуха). Срок поставки услуг — 2013 г. Финансирование за счет госбюджета Украины.

На Варшавском шоссе в Москве построят новую эстакаду

В Москве на пересечении Варшавского шоссе и улицы Академика Янгеля будет построена эстакада. Как заявили в Комплексе градостроительной политики и строительства Москвы, решение о реконструкции сложного транспортного узла в районе улицы Академика Янгеля принято по просьбам жителей, сообщает *Autonews.ru.*

Проектирование новой развязки уже завершено. "Мы объявили конкурс на поиск подрядчика, в течение полутора месяцев он станет известен. Эстакада на улице Академика Янгеля, предположительно, появится в конце 2014 г.", — заявил заммэра Москвы по вопросам строительства М. Хуснуллин.

Калужское шоссе в Москве перестроят

Реконструкцию Калужского шоссе в Москве планируется завершить до конца 2015 г., заявил руководитель Департамента развития новых территорий Москвы В. Жидкин. По его словам, начало работ запланировано на 2013 г.

"Все прилегающие территории рядом с Калужским шоссе должны развиваться параллельно. Если мы в ближайшие 2—3 года застроим всю эту территорию, то будет проблема, во-первых, с реконструкцией дороги, во-вторых, появятся и без того уже имеющиеся пробки. Их будет гораздо больше", — заявил он.

Первую платную дорогу в Москве начнут строить в 2014 г.

Власти Москвы утвердили проект планировки строительства Северного дублера Кутузовского проспекта. Об этом заявил заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства М. Хуснуллин.

Конкурс на проведение строительных работ, по словам М. Хуснуллина, будет объявлен до конца 2013 г. Сами работы, как считает чиновник, начнутся в 2014 г. и продлятся в течение 2—3 лет.

Заммэра также заявил, что в процессе проектирования стоимость строительства была значительно снижена и, по предварительным подсчетам, она должна составить 60—70 млрд руб. Первоначально утвержденный проект дублера предполагал затраты в размере 110 млрд руб., сообщает *Logistic.ru.*

Новая дорога, по замыслу московских властей, должна стать первой платной трассой в черте города. Окупаемость магистрали, согласно расчетам, будет достигнута при транспортном потоке не менее 40 тыс. автомобилей в сутки. В то же время, предварительный анализ показал, что загруженность трассы составит не менее 60 тыс. машин в сутки.

Подмосковье увеличило финансирование дорожного фонда

В 2013 г. финансирование Дорожного фонда Подмосковья увеличилось на 2,5 млрд руб. Правительство Московской области одобрило изменения в долгосрочной

целевой программе "Дороги Подмосковья на период 2012—2015 гг.", сообщает *Регнум.*

Документ уточняет объем средств, которые выделяются из дорожного фонда Московской области бюджетам муниципальных образований, сообщает пресс-служба администрации губернатора. Средства в размере 2,5 млрд руб. будут направлены в 2013 г. на следующие цели:

— финансирование работ по содержанию автодорог регионального значения — 500 млн руб.;

— финансирование работ по ремонту автодорог регионального значения — 1,5 млрд руб. Около 35% от этой суммы пойдет на ремонт дорог с переходным типом покрытия;

— увеличение объема субсидий местным бюджетам на капремонт и ремонт автодорог общего пользования населенных пунктов — 375 млн руб.;

— увеличение объема субсидий местным бюджетам на капремонт и ремонт дворовых территорий населенных пунктов — 125 млн руб.

Кузбасс направит средства на продолжение строительства автобана

300 млн руб. направлено на продолжение строительства дороги Ленинск-Кузнецкий—Кемерово. Средства пойдут на возведение второго участка протяженностью 20 км от поворота на село Шевели до поворота на село Чусовитино, сообщает пресс-служба администрации Кемеровской обл.

Примечание. *Первый участок скоростного автобана протяженностью 24,5 км от Суховской развязки до поворота на село Шевели протяженностью 25 км был пущен в эксплуатацию в 2011 г. Ввод второго участка запланирован на осень 2013 г.*

На главные государственные автодороги Латвии выделят средства

Правительство Латвии постановило, что в 2014—2020 гг. финансирование главных госдорог должно составить 348,7 млн латов, а региональных дорог — 535,8 млн латов, сообщает *LETA/Nozare.lv*.

Согласно Национальному плану развития в 2014—2020 гг. на реконструкцию главных автодорог должно быть выделено 181,5 млн латов, в т.ч. финансирование Европейского фонда выравнивания составит 154 млн латов, финансирование из госбюджета — 27,5 млн латов.

Бюджетное финансирование на восстановление покрытия и реконструкцию главных дорог составит 167,2 млн латов.

На реконструкцию региональных дорог до 2020 г. должно быть выделено 196 млн латов, в т.ч. финансирование Европейского фонда регионального развития составит 166,6 млн латов, финансирование из госбюджета — 29,4 млн латов.

На восстановление покрытия региональных дорог предусмотрено из бюджета 135,5 млн латов, на реконструкцию — 204,4 млн латов.

Кременчуг договорился с "ЛАЗом" о снижении закупочной цены

Мэрия Кременчуга договорилась с компанией "Львовские автобусные заводы" о снижении закупочной цены 13 троллейбусов на 6,25%, или на 2 млн грн. — до 32 млн грн. Об этом заявил председатель горсовета О. Бабаев, сообщает *Vaap.org.ua.*

Мэр заявил, что из-за обнаружения несущественных недостатков в троллейбусах "ЛАЗ" пошел на снижение цены, оговоренной в контракте.

В Украину прибыл новейший тягач Ford Cargo 1846

Новый магистральный тягач Ford Cargo 1846 — "бронзовый" призер конкурса "Международный Грузовик 2013 года" — прибыл в Украину.

Европейский тягач Ford Cargo 1846T в исполнении Евро-5 оснащается 10,3-литровым двигателем Ford Ecotorq мощностью 460 л.с., работающим вместе с механической (или опционально под заказ — автоматической) КП. В автомобиле предусмотрена система электронного торможения (EBS). В новой модели также имеется система курсовой устойчивости (ESP). Внутренняя высота новой сверхкомфортной кабины составляет 1945 мм, что позволит водителям при необходимости стать в полный рост, сообщает *News.infocar.ua*.

Также в линейке тягачей Ford доступна "младшая" модель — тягач 1843T с двигателем Евро-3 и мощностью 430 л.с. Испытания тягача уже прошли на магистралях США, Бразилии, Турции, Испании, Швеции и Саудовской Аравии.

Schmitz завезет полуприцепы в РФ

Немецкий концерн запустит производство в Петербурге.

Холдинг "Гепард" к ноябрю т.г. построит в Петербурге завод для немецкого концерна Schmitz Cargobull, одного из лидеров мирового рынка прицепных систем. Для немецкого производителя предприятие станет первым в России. С появлением производства Schmitz в России конкуренция между основными игроками рынка обострится, уверены эксперты.

Многопрофильная корпорация "Гепард" на собственной территории в Ломоносовском районе Петербурга построит завод для немецкого концерна Schmitz Cargobull. Как заявил представитель одного из дочерних предприятий "Гепарда", в настоящее время заложен фундамент будущего предприятия. Запустить завод планируется в конце т.г., сообщает *РЖД-Партнер.*

В 2011—2012 гг. продажи полуприцепов под маркой Schmitz Cargobull составили около 5 тыс. единиц.

ЧМЗАП разработал новый полуприцеп-тяжеловоз

Челябинский машиностроительный завод автомобильных полуприцепов (ЧМЗАП) запустил в производство новый раздвижной полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП 93371-035У с усиленной рамой для перевозки широкого спектра длинномерных грузов.

Грузоподъемность модели составляет 42 т в сдвинутом положении и 35 т в раздвинутом. Первые две оси — неуправляемые, последняя — самоустанавливающаяся. Подвеска пневматическая BPW или Gigant. Модель оснащена

2-ступенчатыми трапами с пружинным помощником механизма подъема—опускания с углом въезда 16 градусов. Рабочая тормозная система с EBS фирмы Wabco, сообщает *Truckmarket.ru.*

Длина платформы составляет 10040 мм в сдвинутом положении и 17040 мм в раздвинутом. Ширина платформы — 2500 мм, с помощью выдвижных уширителей увеличивается до 3000 мм.

"ЛиАЗ" выиграл крупнейший автобусный тендер

"Группа ГАЗ" выиграла аукцион, объявленный в апреле Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, на поставку ГУП "Мосгортранс" 565 автобусов ЛИАЗ особо большого и большого класса. Общая стоимость контракта превышает 4,7 млрд руб., техника будет поставлена заказчику к осени 2013 г. Автобусы будут задействованы в системе городских перевозок Москвы, сообщает *News.infocar.ua.*

"Группа ГАЗ" передаст ГУП "Мосгортранс" 404 автобуса ЛИАЗ-5292, 157 сочлененных автобусов ЛИАЗ-6213, восемь газовых автобусов ЛИАЗ-5292 и восемь газовых автобусов ЛИАЗ-6213 EEV (Евро-5+).

Новые двухвальцовые асфальтовые катки от Volvo

Компания Volvo объявила о выпуске трех новых моделей двухвальцовых асфальтовых катков с индексами DD110B, DD120B и DD140B. Новые катки отличаются наличием специальной системы регулирования амплитуды вибраций вальцов, предусматривающей 8 различных значений величины амплитуды, что позволяет точно выбрать этот параметр в зависимости от толщины слоя уплотняемого материала. Кроме того, эта система автоматически подбирает оптимальное значение частоты вибрации.

Новые катки агрегатируются двигателями Volvo D4 под экостандарт Tier 4-Interim.

Привод вальцов осуществляется гидросистемой с параллельными замкнутыми контурами и гидромоторами с радиальными поршнями, которые обеспечивают скорость машин на уровне 11,2 км/ч, при этом дебалансы, создающие вибрацию, включаются при достижении предустановленной скорости движения, сообщает *Truckmarket.ru.*

Каждый валец снабжен независимой системой орошения с линейкой форсунок.

Переделка импортных грузовиков в пассажирские автобусы станет невыгодной

КМУ намерен окончательно ликвидировать схему уклонения от уплаты акцизного сбора с автотранспорта, когда машины ввозят в страну как грузовые, а потом переоформляют как пассажирские. Такая практика особо популярна у нелегальных автоперевозчиков, сообщает *Коммерсант-Украина*.

Суть схемы заключается в том, что автомобили ввозят по товарной позиции 8704 (грузовой транспорт), которая не облагается акцизным сбором, с последующим оформлением в качестве пассажирского транспорта (8703). Если бы транспорт изначально ввозился по таможенному коду 8703, то требовалось бы уплатить акциз в соответствии с действующей ставкой — EUR0,03—3,81 за 1 куб. см объема двигателей (или EUR109 за 1 ед. электротранспорта).

"Деливери" за 4 месяца 2013 г. увеличила перевозку грузов

Логистическая компания "Деливери" за январь—апрель 2013 г. увеличила по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. количество грузоперевозок на 50% — до 1,5 тыс. т в день. Количество клиентов компании за соответствующий период увеличилось на 40% — до 130 тыс. в месяц, сообщает пресс-служба компании.

Увеличение показателей "Деливери" в 2013 г. связано с тем, что компания не повышала цены на перевозку грузов.

Кроме того, компания увеличила количество транзитных складов на 60%; площадей транзитных складов — на 60%; погрузочной техники — на 15%; персонала — на 15%.

Справка. *Логистическая компания "Деливери" основана в 2001 г. В настоящее время компания насчитывает 205 представительств в 140 городах Украины, ежемесячно обслуживает более 130 тыс. клиентов, ежедневно совершает более 300 национальных и 400 городских рейсов, предоставляет 100% страхование грузов.*

В центре Киева можно будет парковаться за 10 грн.

На паркингах крупных торговоразвлекательных комплексов, расположенных в центре Киева, уже летом можно будет оставлять автомобиль за 10 грн. в день. Об этом заявил председатель КГГА А. Попов. "Проведены консультации со всеми частными структурами, которые имеют паркинги в центре города, стоимость которых — 50 грн. Это достаточно высокие цены, и поэтому киевляне этими паркингами не пользуются. Но у нас есть договоренность, и с лета мы начнем ее реализовывать. Она заключается в следующем: если есть паркинг, то парковка на нем будет стоить 10 грн. в день", — заявил А. Попов, сообщает *УНИАН.*

По его словам, уже достигнуты предварительные договоренности по паркингу под ТРК "Мандарин" на Бессарабке, комплексом "Парус" и универмагом "Украина".

Доля транспортных средств белорусских международных автоперевозчиков, соответствующих Евро-4 и Евро-5, превысила 50%

Об этом заявил председатель БАМАП Н. Боровой. "Это один из самых высоких показателей среди наших соседей, включая Литву, Латвию, Польшу, Россию, Украину, Казахстан", — заявил он. По его данным, в 2012 г. на обновление парка техники было направлено около $150 млн. По итогам 2012 г. удельный вес новых автотранспортных средств со сроком эксплуатации до трех лет составил 37%, что стало максимальным значением за последние 20 лет.

Вместе с тем, Н. Боровой отметил снижение доходности на 1 км пробега, что соответствует в т.ч. европейским тенденциям, сообщает пресс-служба БАМАПа.

Дальнобойщики Беларуси достигли экспортного миллиарда долларов

В 2012 г. экспортная выручка от услуг автомобильного транспорта впервые превысила $1 млрд, увеличившись по сравнению с 2011 г. на 13,6%. Об этом заявил председатель Белорусской ассоциации международных автоперевозчиков (БАМАП) Н. Боровой. По его словам, впервые услуги автотранспорта по данному показателю заняли первое место среди всех видов услуг Беларуси, поставляемых на экспорт. В результате деятельности международного автомобильного транспорта в балансе услуг республики сформировано второе по объему после трубопроводного транспорта положительное сальдо, которое в 2012 г. составило $670,4 млн, или почти четверть положительного сальдо услуг в целом по Беларуси (24%). 93% поступлений по экспорту услуг автотранспорта обеспечено за счет услуг грузовой составляющей, сообщает пресс-служба БАМАПа.

АВИАЦИЯ

Суд отказал "АэроСвиту" в банкротстве

Юристам "АэроСвита" не удалось добиться возобновления процедуры банкротства компании. 21.05.2013 г. Высший хозяйственный суд оставил в силе февральское решение Киевского апелляционного хозсуда об остановке банкротства крупнейшего авиаперевозчика. Об этом сообщил арбитражный управляющий процесса банкротства Л. Талан. Несмотря на последнее решение суда, кредиторам компании по-прежнему сложно будет получить назад свои деньги — активы "АэроСвита" арестованы, и платить бывшим контрагентам он сможет только по решению суда.

Справка. *13.02.2013 г. исполнительная служба наложила арест на все имущество и банковские счета компании по иску киевской прокуратуры. В настоящее время активы по-прежнему под арестом в рамках дела о нарушении "АэроСвитом" трудового законодательства. Как сообщили в прокуратуре, такая мера понадобилась, чтобы имущество компании не распродали до того, как будет принято окончательное решение по уголовному делу.*

Комментарий. Даже при оптимистичном для кредиторов сценарии авиакомпания сможет удовлетворить лишь около трети претензий кредиторов. К началу процедуры банкротства активы компании насчитывали 1,5 млрд грн., а долги — 4,3 млрд грн. без учета задолженности по зарплате. Часть активов существует лишь на бумаге — например, дебиторская задолженность, сообщает *aviation.com.ua.* Кроме того, по мнению экспертов, руководство "АэроСвита" может подстраховаться, инициировав новое дело о банкротстве компании.

Летом может открыться авиарейс Винница—Варшава

В рамках подписанного в 2012 г. соглашения между Винницей и Мазовецким воеводством Польши (с центром в Варшаве) может быть открыто авиасообщение между Винницей и Варшавой. Перспектива открытия рейса обсуждалась в ходе недавней встречи руководства Винницкой области с маршалком Мазовецкого воеводства А. Струзиком.

Маршалок выразил надежду, что авиасообщение между двумя городами сможет появиться уже в июле т.г.

Примечание. *В настоящее время завершены ремонтные работы в региональном аэропорту Варшавы; оттуда планируется запустить рейсы в ряд городов Украины, сообщает пресс-служба КМУ.*

В 2013 г. АК "МАУ" планирует перевезти по маршруту Киев—Варшава—Киев 43,3 тыс. пассажиров

Об этом сообщил региональный менеджер компании по продажам в Центральной Европе В. Крал. Он в т.ч. отметил, что отныне "МАУ" присоединилась к системе BSP Polska, что позволяет ей значительно упростить продажу билетов в Польше за счет широкой сети реализации. По словам В. Крала, компания начала работать на польском рынке с 31.03.2013 г., заменив на этом маршруте обанкротившийся "АэроСвит". В апреле "МАУ" перевезла по этому маршруту 4,2 тыс. пассажиров, а в мае рассчитывает на 4,9 тыс. человек. В. Крал отметил, что компания хочет довести заполняемость самолетов на маршруте Киев—Варшава—Киев до 90% и более (с 69% в апреле т.г.), сообщает *УНИАН*.

В 2014 г. авиакомпания "Трансаэро" планирует запустить регулярные рейсы по маршруту Киев—Казань

Об этом сообщила на пресс-конференции в Киеве гендиректор АК "Трансаэро" О. Плешакова. По ее словам, на данный момент запуск маршрута актуален, однако еще идут экономические и технически расчеты выгодности таких полетов, сообщает *tatar-inform.ru.*

Составлен рейтинг худших авиакомпаний мира, предлагающих перелеты эконом-классом

Издание *Business Insider* составило рейтинг из 20 худших авиакомпаний, которые предлагают перелет эконом-класса. Он в т.ч. учитывает рейтинги от компании Skytrax (которая осуществляет оценку работы авиакомпаний), выставленные за комфортность сидений, удовольствие от полета, чистоту и состояние салона, качество блюд, а также эффективность обслуживания и отзывы пассажиров о каждой авиакомпании.

В первую десятку рейтинга худших авиакомпаний мира для перелетов эконом-классом вошли: Turkmenistan Airlines из Ашхабада, Sudan Airways (2 место), "Междуна-

родные авиалинии Украины" (3 место), Uzbekistan Airways (4 место) и Air Koryo (5 место), сообщает *ЦТС*.

В список также вошли авиакомпания Bulgaria Air (6 место), ГТК "Россия" (7 место) и Iceland Express (8 место). Замыкают десятку Tajik Air и Syrian Air, которые расположились на 9 и 10 местах соответственно.

"Трансаэро" пополнит свой парк самолетов Dreamliner

По словам гендиректора АК "Трансаэро" О. Плешаковой, в августе 2014 г. компания планирует получить первый Boeing 787 Dreamliner. Кроме того, в будущем году компания начнет получать самолеты Boeing 737-800 NG (в соответствии с контрактом на поставку 12 таких машин).

В 2015 г. перевозчик начнет также эксплуатацию самого большого пассажирского самолета в мире — Airbus 380, который поступит в авиакомпанию в четырехклассной компоновке. Планируется, что самолет будет эксплуатироваться на высокоемкостных рынках (например, маршрутах Москва—Таиланд, Москва—Доминикана, в летний сезон — из Москвы в Барселону), а также на Дальнем Востоке — во Владивостоке и Хабаровске, где есть большие пассажирские потоки, сообщает *ЦТС*.

До конца 2014 г. "Трансаэро" планирует обеспечить доступ к Интернету в большинстве своих самолетов (пока эта услуга доступна на восьми самолетах компании).

Справка. *В настоящее время флот "Трансаэро" состоит из 98 самолетов: 24 Boeing 747, 14 Boeing 777, 15 Boeing 767, 41 Boeing 737, 3 Ту-214, 1 Ту-204-100С, сообщает* ЦТС.

Уход "АэроСвита" увеличил транзитные потоки "Трансаэро" в Юго-Восточную Азию

Об этом сообщила гендиректор компании "Тарнсаэро" О. Плешакова. По ее словам, в частности, заметно возрос спрос на такие направления, как Таиланд и Хошимин.

Юго-Восточная Азия стала новым направлением для компании, сообщает *ЦТС*.

"Трансаэро" может купить 25,5% акций "Сибири"

По сообщению газеты *Коммерсант,* наряду с основными владельцами группы S7 — супругами Филевыми — на госпакет АК "Сибирь" может претендовать АК "Трансаэро".

Представитель "Трансаэро" подтвердил эту информацию, заявив, что "вопрос участия в аукционе внимательно прорабатывался". При этом от более подробных комментариев он отказался, сославшись на то, что "компания подписывала договор о конфиденциальности и запрете на использование информации по аукциону".

Итоги торгов по продаже 25,5% госакций авиакомпании "Сибирь" должны быть подведены 30.05.2013 г., сообщает *aviaport.ru.*

Осенью Wizz Air Ukraine планирует начать полеты из Киева в Москву и С.-Петербург

Об этом сообщил вице-президент группы Wizz Air Д. Стефенсон. Топ-менеджер затруднился назвать точную дату начала рейсов пока не завершены все необходимые процедуры по согласованию полетов с Росавиацией, однако отметил, что "если процесс пойдет быстро, компания начнет работу на маршрутах с 1.10.2013 г. В Москву Wizz Air планирует летать в аэропорт "Внуково", сообщает *aex.ru.*

К 2018 г. в парке АК "ЮТэйр" будут только иностранные самолеты

Авиакомпания "ЮТэйр" утвердила новую бизнес-модель. Как сообщает *Бизнес-ТАСС,* реализация новой модели — смешанного типа — началась в 2013 г. и завершится к 2015 г. Под нее должен быть адаптирован парк воздушных судов и оптимизирована маршрутная сеть. В частности, "ЮТэйр" увеличит долю среднемагистральных самолетов в своем парке с 65% в 2013 г. до 85% в 2018 г. Количество ближнемагистральных лайнеров сократится с 60% до 9% за тот же период.

Согласно презентации компании, в 2013 г. парк "ЮТэйр" составит 156 самолетов, из них 77% будут иностранного производства. К 2018 г. парк компании будет насчитывать уже 171 самолет, и все они будут иностранного производства. При этом к 2018 г. доля самолетов производства Boeing в парке авиакомпании составит 59%, Airbus — 12%, ATR — 20% и Bombardier — 9%.

Примечание. *Региональные SSJ-100 производства "Гражданских самолетов Сухого" в презентации не фигурируют — предварительный заказ на 24 таких машины еще не переведен в твердый. Детали согласовываются.*

Планируется, что в 2013 г. компания перевезет около 10,5 млн человек, а в 2018 г. — около 15,5 млн, сообщает *aex.ru.*

В Украине больше всех зарабатывают сотрудники авиакомпаний

В Украине больше всех зарабатывают сотрудники авиакомпаний — в среднем они получают около 13 тыс. грн. При этом их доходы, за исключением медиков, растут быстрее, чем у работников других сфер деятельности, сообщает *finance.ua.*

Второй отраслью, лидирующей в Украине по уровню средней зарплаты, является финансовая деятельность — средний доход финансистов, экономистов и банкиров составляет 6,4 тыс. грн. На третьем месте оказались работники добывающей промышленности с 5,1 тыс. гривен. Замыкает ТОП-5 зарплатного рейтинга фармацевтика (5,1 тыс. грн.) и информация и телекоммуникация (5,05 тыс. грн.).

Пилоты Lufthansa отклонили предложение о повышении зарплаты

Профсоюз Cockpit, представляющий интересы пилотов Deutsche Lufthansa AG, отклонил последнее предложение авиакомпании в рамках продолжающихся переговоров о зарплате и условиях труда.

Lufthansa, в частности, предложила увеличить зарплату на 1,5% за период с ноября 2012 г. и еще на 1,5% с ноября 2013 г. Cockpit в этим не согласился.

Справка. *В настоящее время Lufthansa осуществляет программу снижения издержек. В апреле т.г. профсоюз предъявил требование по-*

высить зарплату на 5,2% за прошедший год, а также на 4,6% — на период май 2013 г.—апрель 2014 г. Пилоты также потребовали улучшить условия труда, включая новые правила сверхурочной работы.

Ryanair безжалостно эксплуатирует своих сотрудников

Стюардесса С. Гроукут из Ливерпуля, обслуживавшая рейсы крупнейшего лоукост-перевозчика в Европе Ryanair, обратилась к депутату Палаты общин от своего округа с просьбой о помощи. В частности, по словам С. Гроукут, зимой, когда спрос на авиаперевозки снижается, сотрудников авиакомпании массово отправляют в неоплачиваемый отпуск на 3 месяца, во время которого им запрещается устраиваться на другую работу. Кроме того, стюардесса отметила, что ей пришлось самой заплатить 360 фунтов за свою униформу и еще 1800 фунтов за обязательный курс по технике безопасности.

Как выяснилось, Ryanair, кроме всего прочего, платит стюардессам только за время, проведенное "в воздухе". Контракт, заключаемый на 3 года без каких-либо гарантий продления или повышения оплаты, предусматривает выплату 13,07 фунта в час.

В свою очередь в Ryanair заявили, что стюардесса являлась сотрудницей не самой авиакомпании, а компании-подрядчика Crewlink. К ней и следует адресовать претензии.

Примечание. *В прошедшем финансовом году (завершился 31.03.2013 г.) Ryanair увеличила прибыль на 13% благодаря открытию более 200 новых маршрутов. Скорректированная прибыль компании после уплаты налогов по итогам фингода составила EUR569 млн по сравнению с EUR503 млн годом ранее.*

Ryanair хочет поднять пассажиропоток испанских аэропортов

Авиакомпания Ryanair обратилась к руководству Управляющей компании гражданских аэропортов Испании AENA с предложением увеличить пассажиропоток, прибывающий в страну, в обмен на снижение сборов, "чрезмерно и неоправданно" повышенных за последние годы. Со своей стороны, компания обещает уже в период 2014—2016 гг. ежегодно привозить в Испанию на 5 млн пассажиров больше, сообщает *aviaport.ru.*

Ужгородский аэропорт обновят за средства областного бюджета

В т.г. на обновление аэропорта "Ужгород" из бюджета Закарпатской области будет выделено почти 2 млн грн. Это предусмотрено областной программой повышения эффективности функционирования КП "Международный аэропорт "Ужгород" на 2013–2016 гг., утвержденной на последней сессии горсовета.

Всего до 2016 г. предприятие должно получить 37,8 млн грн. За эти деньги планируется реконструировать асфальтобетонное покрытие аэродрома, заменить перронное освещение, переоснастить светосигнальную систему, отремонтировать электропитание и ограждение по периметру, сообщает *Дело*.

Одесскому горсовету снова предлагают взять кредит на реконструкцию аэропорта

На ближайшую сессию Одесского горсовета будет вынесен проект решения, согласно которому город выступит поручителем для получения кредита на реконструкцию взлетно-посадочной полосы Одесского аэропорта. Как сообщает издание *Таймер,* речь идет об уже знакомой идее: кредит на реконструкцию ВПП возьмет КП "Международный аэропорт Одесса", а гарантом выступит Одесский горсовет. При этом все преимущества реконструкции получат частники, которые фактически владеют аэропортом.

По информации издания, сумма кредита составляет 1,7 млрд грн.

Ввиду того, что данный вопрос является достаточно скандальным, вполне вероятно, что его попытаются внести в повестку дня непосредственно в сессионном зале — "с голоса".

Кстати, собственно после реконструкции ВПП Одесского аэропорта данное коммунальное предприятие было фактически даром передано "инвесторам", сообщает *wing.com.ua.*

Суд обязал "Аэрохендлинг" выплатить 10 млн грн. аэропорту "Борисполь"

Хозсуд Киевской области частично удовлетворил иск международного аэропорта "Борисполь" о взыскании задолженности с ООО "Аэрохендлинг".

В частности, как было указано в исковом заявлении "Борисполя", в период с апреля по сентябрь 2012 г. компания задолжала аэропорту за предоставление услуг более 21 млн грн. Из этой суммы ООО "Аэрохендлинг" выплатило лишь 7,5 млн. В результате аэропорт через суд пытался вернуть более 15 млн оставшегося долга с учетом пени, инфляции и прочих начислений.

Суд удовлетворил иск лишь частично, обязав "Аэрохендлинг" выплатить порядка 10 млн.

Справка. *ООО "Аэрохендлинг" является агентом каждого рейса АК "МАУ" и предоставляет услуги наземного обслуживания в аэропорту "Борисполь" на перроне и на местах стоянок самолетов, сообщает* aviakvitk.com.ua.

Стоимость реконструкции внешних инженерных сетей в аэропорту "Киев" продолжает расти

КП международный аэропорт "Киев" (Жуляны) заключило соглашение с ООО "Строительная компания "Горжилстрой" на работы по реконструкции внешних инженерных сетей под строительство нового международного пассажирского терминала. По информации в *Вестнике государственных закупок,* стоимость сделки составила 4,82 млн грн. Как сообщают *Наші гроші,* дополнительные работы по инженерным сетям заказаны по причине корректировки проекта реконструкции и будут выполнятся за счет горбюджета.

Отмечено, что торги были проведены по неконкурентной процедуре закупки у одного участника, поскольку "Горжилстрой" в 2011 г. уже был избран исполнителем этих работ по результатам открытых торгов.

Издание подчеркивает, что начальная стоимость работ составила 51,63 млн грн. Однако в январе 2013 г. аэропорт заказал дополнительные работы стоимостью 22,06 млн грн. С учетом последней закупки стоимость реконструкции инженерных сетей возле аэропорта составляет уже 78,51 млн грн.

Примечание. *По данным издания, владельцами "Горжилстроя" являются кипрские офшоры и ряд фирм, контролируемых компанией "Акерс Инвест" нардепа от Партии регионов В. Хмельницкого.*

В феврале 2011 г. Киевсовет отдал имущественный комплекс аэропорта в Жулянах в аренду на 49 лет ООО "Мастер-Авиа", которая в то время принадлежала В. Хмельницкому через компанию "Акерс Инвест". Впоследствии стало известно, что уже после передачи аэропорта в аренду половину уставного капитала "Мастер-Авиа" получила енакиевская фирма "Фриланс-транс" из группы нардепа от ПР Ю. Иванющенко.

"Борисполь" откроет новую парковочную зону

В конце мая 2013 г. международный аэропорт "Борисполь" откроет новую площадку для парковки автомобилей возле терминала D. Это первая из трех запланированных парковок, которая уже в ближайшее время позволит решить ситуацию по парковке автомобилей в непосредственной близости к новому терминалу.

По данным пресс-службы аэропорта, в настоящее время ведется строительство новой площадки для длительного пребывания автотранспорта площадью 5250 кв. м, которая рассчитана на 195 машиномест. Она будет иметь удобное транспортное расположение (вблизи премьер-VIP зала терминала) и обеспечит комфортное перемещение и парковки автомобилей.

Примечание. *Терминал D в ближайшее время будет обслуживать все международные рейсы.*

За 4 месяца пассажиропоток аэропорта "Одесса" возрос

За 4 месяца 2013 г. пассажиропоток международного аэропорта "Одесса" составил 247 тыс. человек, что на 16% больше, чем за аналогичный период прошлого года. По данным пресс-службы аэропорта, на рейсах в страны СНГ пассажиропоток увеличился почти вдвое — до 68,2 тыс. чел. Внутренними рейсами воспользовались 45,8 тыс. чел.

За указанный период было выполнено 3,679 тыс. рейсов (+2%), при этом количество международных рейсов осталось на прежнем уровне, количество внутренних перелетов увеличилось на 4%.

За апрель пассажиропоток аэропорта вырос на 19% — до 72,1 тыс. чел. Самыми популярными среди регулярных направлений стали Киев, Москва, Стамбул, сообщает *aex.ru.*

За 4 месяца аэропорт "Киев" нарастил пассажиропоток

В течение первых 4 месяцев 2013 г. услугами аэропорта "Киев" (Жуляны) воспользовались 450,927 тыс. пассажиров, это на 189% больше, чем за аналогичный период 2012 г. При этом пассажиропоток на международных линиях составил 316,398 тыс. пассажиров, а на внутренних — 137,529 тыс.

Общее число рейсов составило 10,848 тыс. (+118%), в т.ч. международных — 5,734 тыс. (против 2,824 тыс. за 4 месяца 2012 г.), внутренних — 5,144 тыс. (2,142 тыс.).

Кроме того, аэропорт переработал почти 110 т почтовых грузов.

МА "Харьков" демонстрирует положительную динамику пассажироперевозок

МА "Харьков" подвел итоги работы за январь—апрель 2013 г. За указанный период было выполнено 1,292 тыс. самолетовылетов, что на 6% превышает показатель 2012 г. (1,221 тыс. самолетовылетов). При этом более половины рейсов — 791 составили международные вылеты, количество внутренних рейсов составило 501.

Пассажиропоток в январе—апреле 2013 г. достиг 144,4 тыс. человек (+37%). При этом объем пассажироперевозок на международных рейсах составил 120,2 тыс. человек (+55%), на внутренних — 24,2 тыс. (-13%).

Непосредственно в апреле 2013 г. МА "Харьков" обслужил 349 самолетовылетов, из них 208 международных (+10% по сравнению с апрелем 2012 г.) и 141 внутренний (аналогичный показатель по данному направлению был зафиксирован и в январе 2012 г.). Услугами аэропорта воспользовались 37,8 тыс. пассажиров (+19%), в т.ч. международных рейсов — 31,1 тыс. человек (+38%), внутренних — 6,7 тыс. человек (-29%), сообщает пресс-служба аэропорта.

Растет пассажиропоток аэропортов холдинга "Базэл Аэро"

В январе—апреле 2013 г. аэропорты в Сочи, Анапе, Краснодаре и Геленджике, входящие в аэропортовый холдинг "Базэл Аэро", обслужили более 1,3 млн пассажиров, что на 10,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество самолетовылетов за отчетный период составило 7,371 тыс., что на 2,3% больше, чем в январе—апреле 2012 г. Объем обработанных грузов и почты возрос на 7% — до 3,649 тыс. т.

В апреле 2013 г. пассажиропоток аэропортов "Базэл Аэро" составил более 361 тыс. человек, что на 14% больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом, на международных направлениях за месяц было перевезено более 77 тыс. человек (+28%), на внутренних — около 285 тыс. (+10%).

Международный аэропорт "Анапа" в апреле обслужил более 19 тыс. пассажиров (+34%), аэропорт "Сочи" — более 131 тыс. пассажиров (+18%), аэропорт "Краснодар" — около 204 тыс. пассажиров (+10%), "Геленджик" — 7 тыс. пасс. (+3), сообщает *aex.ru.*

За 4 месяца аэропорт "Пулково" нарастил пассажиропоток

По итогам апреля 2013 г. пассажиропоток аэропорта "Пулково" (С.-Петербург) составил 878,877 тыс. человек, что на 13,3% больше показателя апреля 2012 г. В т.ч. пассажиропоток на международных воздушных линиях составил 462,501 тыс. человек (+16,4%), на внутренних — 416,376 тыс. чел. (+10%). Количество взлетно-посадочных операций за апрель 2013 г. увеличилось на 7,8% — до 10,051 тыс. ед.

По итогам 4 месяцев 2013 г. пассажиропоток "Пулково" составил более 3,028 млн чел., что на 12,1% больше показателя за аналогичный период 2012 г. В т.ч. пассажиропоток на международных воздушных линиях составил 1,576 млн чел. (+17,2%), на внутренних — более 1,452 млн чел. (+7,1%).

Количество взлетно-посадочных операций за четыре месяца 2013 г. увеличилось на 3,8% и составило 36,183 тыс., сообщает *aviaru.net.*

В январе—апреле "Шереметьево" обслужил 8 млн пассажиров

По итогам 4 месяцев 2013 г. аэропорт "Шереметьево" (Москва) обслужил 8 млн пассажиров (+12% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.). При этом пассажиропоток на международных воздушных линиях (МВЛ) возрос на 12% — до 5,078 млн чел., на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) — на 12,1% — до 2,92 млн. Аэропорт обеспечил выполнение 72,904 тыс. взлетно-посадочных операций (+5%).

Пассажиропоток аэропорта в апреле 2013 г. составил 2,209 млн чел. (+14% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). При этом пассажиропоток на МВЛ возрос на 14,4% — до 1,396 млн чел., а на ВВЛ — на 13% — до 813 тыс. Количество взлетно-посадочных операций возросло на 7% — до 19,370 тыс., сообщает *aex.ru.*

За 4 месяца пассажиропоток в аэропортах Литвы возрос

В январе—апреле 2013 г. литовские аэропорты обслужили 897,2 тыс. пассажиров — на 3% больше, чем за аналогичный период 2012 г. Большая часть пассажиров (851,3 тыс., или 94,9%) прилетела и улетела регулярными рейсами — на 1,7% больше, чем в январе—апреле 2012 г. В целом аэропорты обслужили 12,1 тыс. самолетов литовских и зарубежных авиакомпаний — на 6,1% меньше, чем за четыре месяца 2012 г.

За отчетный период в аэропортах было погружено и разгружено 4,9 тыс. т грузов и почты (+42,1%), сообщает *Балтийский курс*.

Adria Airways и аэропорт "Любляна" будут приватизированы

Словенская национальная авиакомпания Adria Airways и крупнейший аэропорт страны — "Любляна" — будут приватизированы. По словам министра финансов У. Куфера, процесс продажи пакетов акций предприятий начнется в сентябре т.г.

Авиакомпания и аэропорт продаются в числе 15 предприятий Словении в целях получения финансовых средств, необходимых для оздоровления ослабленной экономики страны, сообщает *aviaport.ru.*

В Турции готовят строительство третьего аэропорта

Тендер на строительство третьего аэропорта в Стамбуле выиграл консорциум Limak-Kolin-Cengiz-MaPa-Kalyon. Стоимость проекта составляет EUR22,1 млрд.

Третий аэропорт в Стамбуле будет построен на территории близ озера Теркос на севере города. Объем пассажиропотока аэропорта составит 150 млн пассажиров в год, при этом после реализации первой очереди строительства — 90 млн пассажиров в год.

FI Technics и Airline Component Services откроют сток компонентов Boeing 737 NG в "Хитроу"

FL Technics, глобальный провайдер техобслуживания и ремонта воздушных судов, и Airline Component Services, международная компания, специализирующаяся на поставках структурных компонентов воздушных судов, подписали трехлетнее соглашение по консигнации компонентов Boeing 737 NG. Новый сток компонентов общей стоимостью $4 млн будет расположен на складах Airline Component Services рядом с лондонским международным аэропортом "Хитроу".

Компоненты Boeing 737 600/700/800/900, включая элементы системы управления самолетов, закрылки, элероны и т.д., будут доступны как для продажи, так и для обмена и аренды.

В рамках нового сотрудничества FL Technics в т.ч. будет осуществлять продвижение в Восточной Европе компонентов Airline Component Services, в частности элементов системы управления воздушных судов типа Airbus A320 и Boeing 737 CL, сообщает *aviaport.ru.*

Минобороны Украины приостановило финансирование производства самолетов Ан-70

Минобороны Украины приостановило финансирование серийного производства Ан-70 до разрешения спорных вопросов с ГП "Антонов". Как сообщает *Транспортный бизнес,* причина конфликта — в нецелевом использовании ГП "Антонов" средств Минобороны.

По данным интернет-издания, еще три года назад Минобороны перечислило ГП "Антонов" более 100 млн грн. на серийное производство первых двух самолетов Ан-70, однако эти средства были израсходованы на переоснащение производства и закупку оборудования для серийного завода "Антонов", но не непосредственно на выпуск самолетов. Аргументы, что оснастка и оборудование используются для выпуска самолетов Ан-70, не выдерживает критики, т.к. деньги направлялись целевым образом именно на изготовление конкретных экземпляров самолетов, сообщает *aex.ru.*

Dreamliner будет допущен на рынок гражданской авиации Китая

Пассажирский самолет Boeing 787 получил разрешение управления гражданской авиации Китая и будет допущен на авиарынок страны. В настоящее время широкофюзеляжные самолеты Boeing 787 заказали четыре китайские авиакомпании. Кроме того, три китайские самолетостроительные компании в качестве партнеров выпускают некоторые детали для этой модели самолета.

Первым китайским эксплуатантом самолетов Boeing 787-8 Dreamliner станет авиакомпания China Southern, которая получит первую из заказанных машин в начале июня. При этом руководство

компании рассчитывает получить в течение года по крайней мере половину из 10 заказанных Boeing 787 (т.е. в среднем по одному самолету в месяц).

Вторым китайским эксплуатантом Boeing 787 станет Hainan Airlines, также заказавшая 10 машин этого типа. Первый самолет будет доставлен авиакомпании во второй половине июня, сообщают СМИ.

Справка. *Boeing 787 Dreamliner — широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет нового поколения, разработанный для замены лайнеров семейства Boeing 767.*

Самолет разработан в трех модификациях, отличающихся пассажировместимостью и дальностью полета. Boeing 787-8 — базовый вариант для перевозки до 250 пассажиров на дальность 15 тыс. км.

Первый китайский Airbus A320 с законцовками крыла Sharklet доставлен заказчику

Первый собранный на китайском заводе Airbus в Тяньцзине самолет A320 с законцовками крыла Sharklet доставлен заказчику — авиакомпании China Eastern. Самолет, оснащенный двигателями IAE V2500 производства компании International Aero Engines, уже приступил к выполнению регулярных рейсов.

Авиакомпания планирует в самом ближайшем будущем получить еще несколько самолетов с закрылками Sharklet, обеспечивающими 4%-ное сокращение затрат на авиатопливо, сообщает *aviaport.ru.*

Китай намерен потеснить Boeing и Airbus на рынке узкофюзеляжных самолетов

Правительство Китая обнародовало план развития авиаотрасли страны: поставлена задача к 2020 г. довести объем продаж узкофюзеляжных самолетов до $16,16 млрд. Планируется, что к 2020 г. национальные производители страны отвоюют у Boeing и Airbus как минимум 5% китайского рынка узкофюзеляжных самолетов. На более отдаленную перспективу запланировано и создание в Китае широкофюзеляжной машины, сообщает *China Daily*.

Примечание. *Согласно прогнозу Boeing, к 2020 г. китайские авиакомпании будут эксплуатировать более 2200 коммерческих самолетов, преимущественно узкофюзеляжных (соответственно, 5% — это 100 самолетов).*

В настоящее время в стране ведется работа над созданием семейства узкофюзеляжных самолетов С919 на 168—190 мест. На самолет С919, который станет конкурентом Boeing 737 и Airbus 320, к концу 2012 г. было получено 380 заказов. Первый полет С919 должен состояться в конце 2014 г., начало поставок — в 2016 г.

Также в ближайшие 10 лет должна быть завершена разработка китайского двигателя для больших пассажирских самолетов, а сборка двигателей средней мощности должна начаться уже к 2015 г., сообщает *aviaport.ru.*

Rolls-Royce выиграла контракт на поставку двигателей для 23 самолетов Airbus

Британская компания Rolls-Royce выиграла контракт на поставку двигателей для 23 самолетов Airbus, заказанных лизинговой компанией CIT Aerospace (США).

В частности, Rolls-Royce поставит двигатели Trent XWB для 10 самолетов A350 и Trent 700 для 13 A330. Стоимость контракта пока не разглашается. Trent XWB, специально разработанный для самолетов Airbus A350, — самый продаваемый двигатель семейства Trent, сообщает *aviaport.ru.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Контейнерные порты Украины за 4 месяца увеличили перевалку

Контейнерные порты Украины в январе—апреле увеличили грузооборот на 13,2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 231,15 тыс. TEU, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Результат апреля т.г. составил 53,9 тыс. TEU, что на 10,3% выше апреля 2012 г.

Речные порты Украины за 4 месяца сократили перевалку

Перевалка грузов речными портами Украины в январе—апреле сократилась на 20% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 667 тыс. т, сообщает пресс-служба Госкомстата Украины. Заметным явлением т.г. стало наращивание импортной перевалки — рост за 4 мес. т.г. составил 36,5% — до 100,3 тыс. т. В то же время внутреннее сообщение, стратегическое для речного сектора Украины, утратило 22,5% объемов. Соответственно, удельный вес каботажа в речной перевалке снизился до 39%. Итог каботажной перевалки составил 266,5 тыс. т.

Существенным было падение объемов перевалки экспортных грузов — на 27,7% — до 300,5 тыс. т.

Госпорты Украины в 1 квартале сократили доходы

Объем доходов госпортовой отрасли Украины по итогам 1 кв. 2013 г. сократился на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 1,484 млрд грн. (около $0,185 млрд), сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Спад доходов получен на фоне снижения объемов перевалки, составившего в совокупности по отрасли 1,6% — до 25,4 млн т.

Ильичевский порт снизил объем переработки грузов

По данным главной диспетчерской ГП "Ильичевский МТП", объем грузопереработки за 4 мес. т.г. составил 4,706 млн т, что ниже показателя 2012 г. на 6%.

В целом с начала года портом переработано 1,795 млн т генеральных, 430 тыс. т наливных и 2,481 млн т навалочных грузов, сообщают *Морские новости Украины.*

Снижение объемов зафиксировано по ряду основных номенклатурных позиций, в т.ч. по переработке руды (на 13%), угля (на 30%), масла (на 22%).

Переработка Измаильского МТП в апреле 2013 г.

По итогам апреля т.г. грузопереработка ГП "Измаильский МТП" составила 219,153 тыс. т. 175,075 тыс. т из них составили экспортные грузы, 38,922 тыс. т — транзит, 2,448 тыс. т — каботаж, 2,708 тыс. т — импорт.

На терминалах порта перегружено 5,662 тыс. т аглоруды, 17,879 тыс. т кокса, 12,785 тыс. т металла, 2,448 тыс. т грузов, не связанных с грузопереработкой, 16,194 тыс. т окатышей 62%, 12,503 тыс. т окатышей 65%, 1,919 тыс. т прочих грузов, 696 т соли, 792 т спецгрузов, 107,373 тыс. т угля, 3,331 тыс. т чугуна, 2,113 тыс. т шамота, 4,299 тыс. т шрота подсолнечника, сообщают *Морские новости Украины*.

Грузооборот порта "Октябрьск" в апреле 2013 г.

В апреле т.г. ГП "СМП "Октябрьск" переработало 160,3 тыс. т грузов. В частности, объем переработки навалочных грузов составил 28,7 тыс. т. Из них уголь — 17,8 тыс. т, руда всякая — 10,9 тыс. т, сообщают *Морские новости Украины*.

Также портом переработано 131,6 тыс. т тарно-штучных грузов. Из них автотехника и сельхозтехника — 2,5 тыс. т, металлопрокат — 126,2 тыс. т, прочие тарно-штучные грузы — 2,9 тыс. т.

Переработка "ТИСа" в апреле 2013 г.

Контейнерный терминал "ТИС" в апреле т.г. переработал 1,704 млн т грузов.

В частности, терминал "ТИС-Зерно" перегрузил 180,985 тыс. т зерна, "ТИС-Уголь" — 771,525 тыс. т, из них руда составила 535,662 тыс. т, уголь — 230,112 тыс. т, прочее — 5751 т, сообщают *Морские новости Украины*.

Терминал "ТИС-Руда" переработал 538,544 тыс. т грузов, "ТИС-Минудобрения" — 141,448 тыс. т, "ТИС-Контейнер" — 44,277 тыс. т, прочее — 27,23 тыс. т.

Минифраструктуры обязало "УДП" выплатить долги по зарплате

Такое обещание дал участникам митинга в поддержку работников базы техобслуживания флота "УДП" директор Департамента госполитики в отрасли морского и речного транспорта Мининфраструктуры Украины Владимир Севрюков. 3.06.2013 г. было названо контрольной датой. Министерство по словам В. Севрюкова, проверит, будет ли это осуществлено.

Примечание. *Митинг в поддержку работников БТОФ "УДП состоялся 21.05.2013 г. у здания Министерства инфратсруктуры. Работники БТОФ, которым предприятие задолжало зарплату с осени 2012 г., в столицу приехать не смогли. Акцию солидарности с работниками БТОФ провели киевские ячейки независимого межотраслевого профсоюза "Защита труда" и активисты социалистического объединения "Левая оппозиция".*

Грузооборот порта Усть-Луга за 4 мес. 2013 г. вырос

Грузооборот морского порта Усть-Луга за январь—апрель 2013 г. составил 18,837 млн 683 т, что в 1,7 раза превышает показатели 2012 г., сообщает пресс-служба ОАО "Компания Усть-Луга".

В апреле т.г. стивидорные компании порта перевалили 5,394 млн т грузов, превысив в 1,5 раза результаты апреля 2012 г.

За 4 месяца в порту было обработано 168,623 тыс. железнодорожных вагонов (+12,6%).

Грузооборот Группы НМТП за 4 месяца снизился

Объем грузооборота Группы НМТП в январе—апреле 2013 г. составил 49,5 млн т, что на 10,5% ниже показателя аналогичного периода 2012 г. (55,3 млн т), сообщает пресс-служба компании.

Перевалка наливных грузов за отчетный период составила 42,07 млн т.

В т.ч. объемы перевалки сырой нефти в январе—апреле 2013 г. составили 32,926 млн т. В апреле относительно марта т.г. перевалка нефти выросла на 8,0%.

Перевалка генеральных грузов с начала 2013 г. увеличилась на 112,2 тыс. т (3,0%) и составила 3,838 млн т.

Существенный рост — 127,6% — показала перевалка скоропортящихся грузов.

Суммарный контейнерооборот Группы НМТП за январь—апрель 2013 г. вырос на 5,7 тыс. TEU, или 2,7% в сравнении с аналогичным периодом 2012 г.

"Морской фасад" планирует принять 0,5 млн пасс.

В летнюю навигацию 2013 г. пассажирский порт Санкт-Петербурга "Морской фасад" рассчитывает принять 500 тыс. чел., что на 18,3% больше 2012 г., сообщает *Регнум*. По планам компании, в порт зайдет 252 судна, из них десять судов зайдут в порт впервые. За летнюю навигацию 2012 г. порт принял 226 судов. Пассажиропоток порта составил 422,67 тыс. чел., в т.ч. 411,357 тыс. чел. — пассажиры круизных судов.

Грузооборот портов Эстонии за 4 месяца сократился

Грузооборот портов Эстонии за 4 мес. 2013 г. сократился на 4,4% к уровню января—апреля 2012 г. — до 15,2 млн т, сообщает *Portnews.ru*.

В апреле т.г. порты Эстонии обработали 3,8 млн т грузов (-2,7%). Объем погрузки составил 2,9 млн т, объем разгрузки — 935 тыс. т.

Клайпедский порт остается лидером в контейнерных погрузках

В январе—апреле т.г. по сравнению с тем же периодом 2012 г. погрузки 20-футовых эквивалентов (ДФЭ, англ. TEU) в Клайпедском морском порту выросли на 7,4% — до 129,8 тыс. условных контейнеров, сообщает *Morvesti.ru*.

Это был лучший показатель среди портов Балтийских стран.

В Риге в т.г. было обслужено 123,8 тыс. ДЭФ — на 5% больше,

чем в 2012 г., в Таллине погрузки выросли на 9,8% — до 85,6 тыс. контейнеров, в Лиепае — на 2,8% — до 1,3 тыс. ДЭФ.

Контейнерооборот порта Гамбург за 1 квартал 2013 г.

Контейнерооборот порта Гамбург (Германия) за 1 кв. 2013 г. сохранился на уровне 2012 г., составив 2,2 млн TEU, сообщает пресс-служба администрации порта. В т.ч. контейнерооборот со странами Азии за 1 кв. 2013 г. составил 1,2 млн TEU (остался примерно на том же уровне, что и за аналогичный период 2012 г.).

Грузооборот порта за 1 кв. 2013 г. составил 32,8 млн т.

Ильичевский МТП создает условия для приема крупнотоннажного флота

КМУ санкционировал дноуглубление в Ильичевском морском порту.

Согласно данным Мининфраструктуры как органа отраслевого управления, на т.г. запланирована реконструкция подходного канала порта с целью выведения его в разряд наиболее глубоководных в украинских акваториях.

В настоящее время глубины подходного канала порта составляют 16 м, у причалов — 7,5—14,5 м. Новый проект предусматривает доведение глубин на канале до 17 м, что обеспечит проход судов осадкой до 16,5 м. Общая стоимость работ, рассчитанных до конца года, — 60,9 млн грн. (около $7,6 млн), сообщает *РЖД-Партнер.*

Сопутствующим проектом будет строительство рейдового причала № 2 для обработки судов по схеме борт—борт. По оценке госпорта, реконструкция позволит обрабатывать суда типа Capesize дедвейтом свыше 100 тыс. т. Один из перспективных грузопотоков в рамках данного проекта — транзитная сера.

"Ильичевсквнештранс" надеется войти в Совет Ильичевского МТП

Об этом заявил заместитель гендиректора "Ильичевсквнештранса" по производственным вопросам В. Якимов.

Предприятию "Ильичевсквнештранс" наконец-то из убыточного удалось перейти в разряд прибыльного. И прибыль за 2012 г. составила более 1,5 млн грн. Таковы данные, озвученные на собрании акционеров предприятия, сообщает *Ilich.com.ua*.

В МТП "Южный" начали работу специалисты Excelerate Energy

В порту "Южный" в рамках проекта строительства LNG-терминала начали работу специалисты американской компании Excelerate Energy, которые будут изучать возможность размещения в порту FSRU-платформы для разгрузки танкеров со сжиженным газом.

По словам вице-премьера по вопросам энергетики Ю. Бойко, это должно стать первым этапом реализации еще одного проекта диверсификации поставок газа в Украину. Вторым этапом должно стать строительство стационарного LNG-терминала, который позволит импортировать 10 млрд куб. м сжиженного газа ежегодно.

До 10.07.2013 г. специалисты должны предоставить свои выводы относительно технической возможности пребывания в порту "Южный" плавучей платформы, а уже к концу т.г. эту платформу должны разместить вблизи г. Южного. Кроме того, до конца т.г. правительство рассчитывает провести тендер, чтобы привлечь инвесторов для строительства стационарного терминала, сообщает *Транспортный портал.*

Украинские аграрии развивают речную транспортировку зерна

Первая очередь строительства Светловодского речного терминала (Кировоградская обл.), сооружаемого группой компаний "УкрАгроКом" и "Гермес Трейдинг", сдана в эксплуатацию, сообщает пресс-служба группы.

В эксплуатацию введены 12 силосов для хранения зерна и 6 накопителей общей емкостью 94 тыс. т зерна.

Строительные работы второй очереди терминала, предусматривающей сооружение причала и транспортной галереи, несколько задерживаются из-за нереста. Ранее начало строительства было запланировано на начало лета т.г.

Справка. *ГК "УкрАгроКом" и "Гермес-Трейдинг" — сельскохозяйственная корпорация, специализирующаяся на производстве зерновых и масличных культур, выращивании свиней и крупного рогатого скота. На сегодняшний день группа обрабатывает около 63 тыс. га земли в Кировоградской области. Кроме того, в распоряжении "УкрАгроКома" и "Гермес-Трейдинга" элеваторные мощности на 170 тыс. т единовременного хранения зерна, а также фермы на более чем 2,5 тыс. голов КРС и более чем 8 тыс. свиней.*

СМП "Октябрьск" купил самоходный автопогрузчик

Специализированный морпорт "Октябрьск" выбрал ООО "КОНСТРАКШН МАШИНЕРИ" (Киев) для покупки автопогрузчика самоходного (дизельного) пластинчатого, грузоподъемностью 5 т, типа Komatsu или эквивалент.

Сумма договора составляет 2,45 млн грн. (с НДС). Поставка оборудования состоится в июне—сентябре 2013 г., сообщает *Podrobnosti.mk.ua.*

Новый порт в Геленджике планируется построить к 2017 г.

Портовый комплекс — современную марину для яхт, четырехзвездочный отель, концертно-выставочный комплекс с амфитеатром на 1000 мест планируется построить на Тонком мысу Геленджикской бухты к 2017 г., сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

После модернизации порт будет принимать до 200 судов, как грузовых, так и пассажирских.

Вложения составят почти 10 млрд руб., из которых 5 млрд руб. вложит государство, еще 4,5 млрд — инвесторы.

На ММПК "Бронка" завершено строительство основания паромного причала

На строительной площадке Многофункционального морского перегрузочного комплек-

са (ММПК) "Бронка" (Большой порт Санкт-Петербург) завершено строительство основания открылка паромного причала № 2, сообщает пресс-служба инвестора проекта — ОАО "Феникс". Погружено 440 ед. шпунта на глубину 19,5 м, 30 ед. свайных оболочек диаметром 1,2 м на глубину 27,5 м, сформировано основание пандуса до отметки +1 м.

На данном открылке планируется разместить пандус шириной 36 м для приема судов типа Ro-Ro.

В настоящее время ведутся работы по строительству причалов № 7 и № 8.

Новый порт планируется построить в Лиинахамари

Новый порт мощностью 15 млн т нефти и 4 млн т удобрений в год планируется построить в Лиинахамари (Мурманская область, Баренцево море). Об этом заявил гендиректор ООО "Управляющая компания морской порт Лиинахамари" С. Кудриницкий.

В рамках проекта предусматривается создание рейдового перегрузочного комплекса по перевалке сырой нефти. Комплекс спроектирован "Союзморниипроектом" и включает в себя установку танкера-накопителя класса VLCC (вместимостью 320 тыс. т, осадкой 20 м) на расстоянии 80 м от причалов порта в бухте Девкина заводь Баренцева моря (150 км на запад от Мурманска). Расчетный грузооборот комплекса составляет 15 млн т нефти в год. Проект рейдового комплекса планируется передать на экологическую экспертизу до конца 2013 г., сообщает *Portnews.ru.*

ОАО "НМТП" получило новое перегрузочное оборудование

Парк перегрузочного оборудования ОАО "НМТП" пополнился тремя новыми кранами — 22.05.2013 г. специальное судно из Германии доставило 2 стреловых крана на пневмоколесном ходу Liebherr LHM 550.

Кран Liebherr LHM 550 используется для перевалки различных грузов на судах типоразмера Post-Panamax. Максимальная грузоподъемность 124 т в сочетании с максимальным рабочим вылетом стрелы 54 м делают данный кран оптимальной машиной для перевалки контейнеров, генеральных и навалочно-насыпных грузов.

Кран Liebherr LHM 550 оснащен новейшей системой гибридного привода Pactronic, использующей дополнительный накопитель энергии, благодаря которому подъем груза происходит как за счет энергии, регенерированной во время опускания груза, так и за счет энергии, производимой силовым агрегатом. Таким образом, чем больше вес опускаемого груза, тем больше энергии накапливается в системе и впоследствии может быть использовано для поднятия груза. Система Pactronic позволяет значительно сократить расход топлива, сообщает *Portnews.ru.*

Справка. *Группа НМТП является крупнейшим российским портовым оператором по объему грузооборота. Грузооборот Группы НМТП в 2012 г. составил 159 млн т. Консолидированная выручка Группы за 2012 г. по МСФО составила $1,034 млрд, EBITDA — $591,5 млн. Группа НМТП объединяет следующие компании: ОАО "Новороссийский морской торговый порт", ООО "Приморский торговый порт" (с 2011 г.), ОАО "Новороссийский зерновой терминал", ОАО "НСРЗ", ОАО "Флот НМТП", ОАО "Новорослесэкспорт", ОАО "ИПП", ООО "Балтийская стивидорная компания" и ЗАО "СФП".*

Пропускная способность порта Актау будет увеличена

Пропускную способность морпорта Актау (Казахстан) к 2020 г. планируется довести до 18 млн т, сообщает *Tengrinews.kz*. Об этом заявил первый заместитель премьер-министра, министр регионального развития Казахстана Бакытжан Сагинтаев.

По его словам, до конца т.г. планируется создать веб-портал Caspian Logic с видеосистемой обмена данными между прикаспийскими портами.

Таллиннский порт усиливается крупным логистическим комплексом

Один из крупнейших в мире логистических операторов — Katoen Natie (Антверпен, Бельгия) — открыл в Мууга складской комплекс площадью 25 тыс. кв. м, нацеленный на обслуживание товаров, идущих в РФ и страны СНГ. Для Таллиннского порта это означает запуск Муугаского промышленного парка, сообщает *ERR*.

Через новый центр логистики Katoen Natie в регионе Балтийского моря начнется переправка различных групп товаров, важнейшими из которых станут какао-продукция, товары широкого потребления, пластмассовые изделия и так далее.

В дополнение к закрытым складским площадям построены офисное здание площадью 600 кв. м, а также отрезок железнодорожных путей протяженностью около километра.

К ТЕМЕ:

Таллиннский порт хочет удвоить оборот и прибыль

Новая стратегия AS Tallinna Sadam, утвержденная на заседании совета, предполагает, что к 2020 г. как оборот, так и прибыль предприятия удвоятся, что превратит Таллиннский порт в предприятие, зарабатывающее крупнейший доход собственника эстонскому государству, сообщает *Portnews.ru.*

Цель Таллиннского порта: к концу текущего десятилетия достичь годового оборота в размере EUR160 млн и чистой прибыли до уплаты налогов — в размере EUR80 млн. В течение последующих восьми лет планируется инвестировать EUR292 млн, после чего объем активов предприятия достигнет EUR680 млн.

Согласно стратегии, к 2020 г. объем товаров, проходящих через Таллиннский порт, вырастет по сравнению с 2012 г. на 46% — до 43,2 млн т, а количество пассажиров увеличится на 20,7% — до 10,67 млн чел. Рубеж в 10 млн пасс. планируется преодолеть в 2017 г. Число круизных туристов должно увеличиться на четверть и достигнуть 550 тыс. чел.

В Лиепайском порту реконструируют мост и автоматизируют товарную станцию

В Лиепайском порту до 2015 г. реконструируют железнодорожный мост и автоматизируют товар-

ную станцию, заявила специалист по связям с общественностью Лиепайской специальной экономической зоны (СЭЗ) Лига Ратниеце-Кадаге.

Представители латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzcels (LDz) после визита в Лиепаю заключили, что инвестиции в развитие инфраструктуры необходимо направить уже в т.г. В т.ч. летом начнется реконструкция Скрундского железнодорожного моста и будет подготовлен проект автоматизации Лиепайской товарной станции, сообщает *РЖД-Партнер*.

OT Logistics планирует построить новый терминал в Гданьске

OT Logistics выиграла тендер на 30-летнюю аренду участка земли размером 23,5 га в порту Гданьск, сообщает *Baltic Transport Journal*.

Компания, специализирующаяся на перевозках грузов по внутренним водным путям, а также на экспедировании морских и железнодорожных грузов по территории Польши и Германии, планирует построить новый глубоководный терминал для перевалки навалочных грузов. Терминал будет располагаться рядом с другим терминалом Port Północny компаний DCT Gdańsk и Sea-Invest.

OT Logistics инвестирует около EUR72 млн в строительство береговой и морской инфраструктуры. Новый терминал будет обрабатывать главным образом сухие навалочные грузы, такие как уголь, сталь, удобрения, сельскохозяйственные грузы и биомассу.

Справка. *OT Logistics владеет 95% акций порта Хандлови Свиноуйсьце, где компания планирует создать контейнерный терминал. Совсем недавно порт Свиноуйсьце был включен в контейнерный сервис Blue Line оператора Eimskip.*

Акватория Клайпедского порта для СПГ-терминала углублена

Работы по строительству терминала сжиженного природного газа в Клайпеде, которые выполняет нидерландская компания Van Oord Dredging and Marine Contractors BV, подходят к концу, сообщает *LETA/ELTA*.

Уже выполнено 90% работ. Практически уже вся необходимая для терминала акватория углублена до 14,5 м. Теперь до 16 м будет углубляться та его часть, где будет стоять хранилище-судно газа.

В порту Роттердам открылся новый контейнерный терминал

Официальная церемония открытия нового контейнерного терминала Maasvlakte 2 состоялась в порту Роттердам, сообщает пресс-служба администрации порта.

Проект оказался на EUR150 млн дешевле, чем планировалось. После открытия флот из почти 25 судов, включая классические трехмачтовые суда и современные контейнеровозы, проплывет к терминалу через подходной канал Yangtzekanaal.

Канал Yangtzekanaal составляет 600 м в ширину, что позволяет двум мега-контейнеровозам спокойно разойтись, в то время как третий будет пришвартован у причала.

Новый СПГ-терминал будет построен в Финляндии или Эстонии

Финляндия и Эстония договорились отправить совместное предложение в Еврокомиссию по вопросу размещения в северном регионе Балтийского моря крупного терминала СПГ.

Строительство будет финансироваться из фондов ЕС.

В настоящее время комиссии необходимо провести независимую экспертизу для выбора точного места строительства терминала — в Эстонии или Финляндии. С итогами такой оценки обе страны готовы согласиться, сообщает *Portnews.ru*.

В Sète состоялась презентация нового яхтенного порта

В городе Sète (Франция) состоялась презентация нового яхтенного порта стоимостью EUR3,4 млн. Финансирование осуществлялось за счет средств региональных властей, сообщает *Lemarin*.

В ходе реновации причалов было проведено удлинение причальных стенок, устройство новых понтонов, строительство здания капитании, обеспечение сети wi-fi. Работы продолжаются, в результате вместимость марины возрастет с 468 мест в настоящее время до 1000 в 2015 г., к 2020 г. в порту смогут швартоваться до 2000 яхт.

Индийская H-Energy вложит средства в создание СПГ-терминала

Индийская компания H-Energy планирует вложить $3 млрд в строительство терминала по экспорту сжиженного природного газа (СПГ) в канадской провинции Новая Шотландия, сообщает *Ship&Bunker*.

"Мы хотели бы создать терминал мощностью 1,5 млрд куб. футов в день на завершающей стадии", — заявил управляющий директор компании H-Energy Даршан Хиранандани.

В настоящее время компания осуществляет строительство терминала для импорта сырья в Индии.

Порт Хьюстон заказал краны Konecranes

Администрация порта Хьюстон на заседании приняла решение заключить с финской корпорацией Konecranes контракт на 4 электрических портальных крана. Стоимость контракта — $50 млн, сообщает пресс-служба администрации порта.

Краны предназначены для расширения контейнерного терминала Bayport (BCT), а также для модернизации терминала Barbours Cut.

В дополнение к действующему контракту на 8 дизель-электрических контейнерных кранов для Barbours Cut были заказаны еще 3 таких же крана для контейнерного терминала Bayport стоимостью $5,9 млн.

Порт Хьюстон обновляет флот пожарных судов

В порт Хьюстон (США) прибудет первый из трех пожарных катеров — Firestorm 70, которые заменят существующий пожарный флот, сообщает администрация порта Хьюстон.

Судно Firestorm 70 было построено на верфи MetalCraft Marine. Ка-

тер представляет собой одновременно командный центр и скоростное спасательное судно. Каждый катер имеет мощную дизельную движительную установку, позволяющую развивать максимальную скорость до 45 узлов. У нынешних катеров эта скорость составляет от 14 до 16 узлов. Помимо скорости, новые суда отличаются повышенной маневренностью, а также комфортностью, что позволяет команде находиться на борту длительное время. На катере есть помещения для перевозки раненых.

"Судоверфь Дон-Кассенс" сдала в эксплуатацию головное нефтеналивное судно

"Судоверфь Дон-Кассенс" 17.05.2013 г. сдала в эксплуатацию головное нефтеналивное судно проекта RST05 "Нарва" дедвейтом в море 2865 т (в реке — 3952 т), сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро.

Заказчиком серии танкеров смешанного река—море плавания из двух судов является компания ООО "АзовТрансТерминал". Танкеры строятся для компании ООО "Донбункер".

Суда проекта RST05 предназначены для смешанной (река—море) и морской перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки. Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза.

Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST05 составляет 118,87 м, ширина судна — 13,0 м, высота борта — 5,8 м.

Вместимость восьми грузовых танков и двух отстойных танков — 4427 куб. м, дедвейт в море — около 3955 т при осадке 4,30 м, в реке при осадке 3,60 м — около 2868 т, скорость в эксплуатации — 10,0 узлов.

На СНСЗ заложен буксир-толкач

На ОАО "Средне-Невский судостроительный завод" (ОАО "СНСЗ", входит в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация") 22.05.2013 г. заложен буксир-толкач — третье судно в серии из шести судов, поставляемых в рамках контракта с ООО "П.ТрансКо", заключенного в феврале 2013 г., сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Отличительной особенностью судна является фрикционное сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc (Япония), допускающее значительную взаимную качку буксира и баржи, что позволяет использовать барже-буксирный состав в ближней морской зоне, а также сокращает процедуру сцепки—расцепки барже-буксирного состава до 30 сек.

Буксир-толкач проекта 81 с азимутальным принципом движения имеет полное водоизмещение 365 т, длину 25 м, ширину 10 м.

Судзавод "Пелла" спустил на воду буксир

ОАО "Пелла" спустило на воду буксир "РБ-399", сообщает пресс-служба судостроительного предприятия. В т.г. судно будет передано ВМФ РФ и введено в эксплуатацию в составе Северного флота РФ.

Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R3, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, размывки льда.

Основные технические параметры: длина наибольшая — 25,4 м, ширина наибольшая — 8,8 м, осадка — 4,2 м, скорость — 11,8 узла, символ класса — KM Arc4 R3 Aut3 Tug по классификации РС.

Справка. *Судостроительный завод "Пелла" основан в 1950 г. В 1992 г. предприятие было приватизировано. Структура компании построена по принципу холдинга и включает в себя головную фирму, а также ряд дочерних предприятий. Завод специализируется на строительстве буксиров для российских заказчиков.*

COSCO передала заказчикам новые балкеры

Судостроительное подразделение группы компаний COSCO, COSCO Shipyard Group, Ltd. передала заказчикам в Европу два сухогрузных судна, сообщает пресс-служба группы. Имя заказчиков не уточняется.

Верфь COSCO в Гуандуне поставила балкер CHIOS LUCK дедвейтом 35 тыс. т. Характеристики судна: длина габаритная — 179,99 м, ширина — 30 м, высота борта — 14,7 м.

Верфь COSCO в Даляне построила сухогрузное судно дедвейтом 92,5 тыс. т — OCEAN TOPAZ. Характеристики судна: длина габаритная — 229,17 м, ширина — 38,01 м, высота борта — 20 0,7 м.

В Ильичевский МТП зашел контейнеровоз

23.05.2013 г. контейнеровоз Xin Da Lian (флаг Китая) длиной 280 м и вместимостью 5668 стандартных 20-футовых контейнеров пришвартовался у причала Ильичевского МТП.

Судно судоходной компании China Shipping Line пришло в Ильичевский МТП из Стамбула.

БТК ввела в эксплуатацию новый танкер

ООО "Балтийская Топливная Компания" (БТК) ввело в эксплуатацию конвенционный танкер "Валерий Зеленко" для осуществлениях бункеровочных операций в порту Санкт-Петербург, сообщает пресс-служба компании.

Танкер грузоподъемностью 3495 т имеет двойные борта и двойное дно, соответствует требованиям 6 приложения к конвенции МАРПОЛ. Длина судна — 92,86 м, ширина — 14,36 м. Нефтеналивной танкер с объемом грузовых танков более 4 тыс. куб. м был построен в 2002 г. на верфи Gemyat Shipyard (Турция).

Контейнерооборот OOCL в 1 кв. т.г.

Контейнерооборот OOCL в 1 кв. т.г. снизился на 0,3% — до 1,24 млн TEU.

Транстихоокеанские перевозки в январе—марте т.г. выросли на 0,5% — до 308,1 тыс. TEU, трансатлантические, наоборот, упали на 11,5% — до 95,1 тыс. TEU. Объем перевозок между Азией и Европой составил

206,6 тыс. TEU (+2,1%), оборот на внутриазиатских сервисах и в сообщении с Австралией увеличился на 0,5% — до 631,4 тыс. TEU.

Доход компании в сравнении с 2012 г. увеличился на 3% — до $1,36 млрд. Причем снизились только доходы от перевозок на трансатлантических сервисах — на 14,1% — до $149,7 млн. Доходы от транстихоокеанских перевозок выросли на 5,7% — до $478,6 млн, от азиатско-европейских — на 19,8% — до $262,5 млн. Доходы OOCL от перевозок на в внутриазиатских и австралийских сервисах выросли на 0,5% — до $473,6 млн, сообщает *SeaNews*.

Чистая прибыль группы Maersk в 1 кв. 2013 г. снизилась

Чистая прибыль группы Maersk в 1 кв. 2013 г. снизилась на 33% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до $790 млн, сообщает пресс-служба группы. Выручка за тот же период снизилась на 2% — до $14 млрд.

Чистая прибыль Maersk Line составила $204 млн. Выручка линейного оператора сохранилась на прежнем уровне, составив $6,3 млрд. Средняя фрахтовая ставка возросла на 4,7%, при этом объемы перевозок снизились на 4%. Вместимость флота компании увеличилась на 4,2%.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

"Укрзалізниця" осуществила дебютный выпуск облигаций

По сообщению пресс-службы "Укрзалізниці", ведомство осуществило дебютный выпуск еврооблигаций на сумму $500 млн сроком на 5 лет на международных рынках долгового капитала. По состоянию на 22.05.2013 г. были завершены все операции в рамках дебютного выпуска и получены средства в полном размере. Ставка купона — 9,5% годовых. Формат выпуска — 144A/RegS. Рейтинг еврооблигаций — B/B-.

Выпуск еврооблигаций "Укрзалізницею" — первое с 2004 г. заимствование Украины, совершенное государственным корпоративным эмитентом без государственной гарантии, что свидетельствует о высоком уровне доверия западных инвесторов к "Укрзалізниці".

Данный выпуск открывает для "Укрзалізниці" выход на международные рынки финансового капитала и позволяет привлекать средства без залога по ставке, которая значительно ниже существующих в Украине, подчеркивается в пресс-релизе.

Цель использования привлеченных средств — реализация программ капитальных вложений, рефинансирование краткосрочного кредитного портфеля.

Справка. *Рейтинги эмитента: рейтинговое агентство Standard & Poor's в 2013 г. повысило долгосрочный кредитный рейтинг "Укрзалізниці" до B с B-.*

Fitch Ratings в 2013 г. подтвердило долгосрочные рейтинги "Укрзалізниці" в иностранной и национальной валюте на уровне B-, национальный долгосрочный рейтинг BBB+ (ukr) и краткосрочный рейтинг в иностранной валюте B. Согласно сообщению агентства, прогноз по долгосрочным рейтингам — "стабильный".

Общая сумма капитальных инвестиций "Укрзалізниці" в 2013—2014 гг. составит 17 млрд грн.

На 2013 г. "Укрзалізниця" запланировала капитальные расходы в размере 6,1 млрд грн., на 2014 г. — 10,9 млрд грн., сообщается в проспекте эмиссии еврооблигаций ведомства. Средства будут инвестированы в развитие скоростных пассажирских перевозок в Украине, строительство Бескидского тоннеля, дальнейшее осуществление электрификации ж/д путей.

Отмечено, что "Укрзалізниця" планирует начать финансирование инвестпрограммы путем привлечения внешнего долгового финансирования, а также из денежных потоков от операционной деятельности.

В частности, планируется купить 91 локомотив, а также модернизировать и обновить 30 дизельных локомотивов М62, 70 дизельных локомотивов 2М62 и 100 дизельных локомотивов ME3 к 2015 г. Запланировано продлить срок службы 84 локомотивов и получить 22 новых электровоза в 2014 г.

Кроме того, "Укрзалізниця" планирует к 2016 г. электрифицировать еще 1562 км ж/д путей, сообщает *ЦТС*.

В документе также отмечается, что "Укрзалізниця" проводит оптимизацию кадрового состава путем переквалификации и перераспределения персонала.

Справка. *В 2010—2012 гг. штат работников "Укрзалізниці" сократился на 15,458 тыс. человек из-за естественной убыли, автоматизации и электрификации. Аналогичные тенденции природного сокращения персонала железных дорог будут наблюдаться и в 2013—2014 гг., и снижение численности персонала составит около 6,7 тыс. человек в год.*

Получено экспертное заключение по проекту строительства Бескидского тоннеля

"Укрзалізниця" получила положительное экспертное заключение по проекту строительства Бескидского тоннеля. Далее проект будет направлен на утверждение в КМУ.

По расчетам, подтвержденным экспертными организациями, стоимость проекта будет состоять из 2 частей: контрактной — EUR102 млн (средства кредита ЕБРР) и общей — 620 млн грн. (за счет собственных средств). На эти средства подрядчик — строительная ассоциация "Интербудмонтаж-Украина" — должен предоставить проект, построить тоннель и выполнить работы внутри стройплощадки. Силами самих железнодорожников будут выполнены подготовительные работы за пределами стройплощадки: построены временные дороги, инженерное обеспечение (электроэнергия, вода, связь и т.п.), водоотвод при портальной

выемке и осуществлены другие земляные работы; укладка путей, контактной сети и средств безопасности на подходах и в тоннеле. Кроме того, силами "Укрзалізниці" будут построены подпорные стенки и искусственные сооружения на подходах к тоннелю.

Справка. *По состоянию на 15.05.2013 г. объем выполненных работ за собственные средства железных дорог с начала строительства составляет 31,816 млн грн. В течение января—апреля 2013 г. выполнено работ на сумму 1,231 млн грн., сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".*

Железнодорожные перевозки в Украине могут подорожать

Проект финансового плана "Укрзалізниці, который находится на согласовании в министерствах и ведомствах, предусматривает индексацию тарифов на грузоперевозки в 2013 г. в среднем на 4,9%.

По данным ИА *Интерфакс,* проектом финплана предусмотрена индексация грузовых тарифов в три этапа: с конца мая на 4%, 1.07.2013 г. — на 3%, 1.10.2013 г. — на 2,8%.

В настоящее время соответствующее решение не принято и ожидает одобрения КМУ.

Также, по данным *РЖД-Партнера*, Мининфраструктуры предлагает повысить стоимость проезда ж/д транспортом в международном сообщении. Схема повышения предусматривает два этапа — с 1.07.2013 г. и 1.10.2013 г. Однократный рост составит 5% к базовому тарифу. Новация охватывает перевозки пассажиров в наиболее массовом виде подвижного состава — плацкартных и купейных вагонах. Стоимость общих вагонов и СВ остается без изменения. По оценке министерства, тарифный рост по окончании года принесет "Укрзалізниці" дополнительный доход в объеме 79,71 млн грн. (около $10 млн).

Парк пригородных поездов "Укрзалізниці" сокращается

Новый график движения пассажирских поездов на 2013—2014 гг., который вступил в силу 26.06.2013 г., предполагает курсирование 43 пар региональных и 790 пар пригородных поездов. Об этом сообщил начальник главного управления пригородных пассажирских перевозок "Укрзалізниці" И. Мариненко.

По его словам, ведомство исключило 12 пар пригородных поездов из-за необходимости изъятия 109 вагонов. Вагоны были списаны в связи с истекшим сроком службы, и новых поступлений пока не предвидится (в финплане на 2013 г. не предусмотрены средства на приобретение подвижного состава для пригородных перевозок).

Справка. *В настоящее время износ пассажирского подвижного железнодорожного состава в Украине достигает 80—90%. Ранее "Укрзалізниця" сообщала, что ежегодно парк пассажирских вагонов уменьшается в среднем на 200 ед. (физический износ). При этом согласно статье 10 Закона "О железнодорожном транспорте" пассажирский подвижной состав должен обновляться за счет госбюджета.*

"КВСЗ" намерен выпустить первый дизель-поезд и электричку до 2015 г.

Об этом сообщил председатель правления Крюковского вагоностроительного завода ("КВСЗ", Кременчуг, Полтавская обл.) Е. Хворост.

По его словам, в настоящее время предприятие активно занимается согласованием документации на новые виды продукции. Электрички и дизель-поезд "реально можно будет увидеть в 2014 г." В т.г. предприятие их выпустить не успеет.

В новом дизель-поезде силовая установка будет вмонтирована под днище вагона.

Справка. *Дизель-поезд используется в качестве подвижного состава для пассажирских перевозок в пригородном, межобластном, местном сообщении на неэлектрифицированных, а также частично электрифицированных линиях, в скоростном междугородном сообщении, а также в качестве служебного (ремонтного, путеизмерительного и др.) транспорта, сообщает* Транспортный бизнес.

Окупаемость пассажирских перевозок в Беларуси составляет 12—14%

По словам замначальника пассажирской службы БЖД А. Белостоцкого, "предприятие покрывает доходами расходы примерно на 12—14%, а остальные 86% берет от грузовых перевозок".

По оценке работы за 4 месяца 2013 г., убытки по пассажирским перевозкам составили 966,3 млрд белорусских руб., возмещение доходами расходов перевозок в пределах республики составило 11,4%.

А. Белостоцкий особо подчеркнул, что покрытие убытков от пассажирских перевозок за счет других видов коммерческой деятельности сдерживает развитие железной дороги. "Мы должны разумно идти на повышение тарифов", — сказал он.

Рентабельность перевозок железных дорог Украины в 1 квартале составила 5,5—6%

Об этом свидетельствуют финотчеты железных дорог, сообщает *ЦТС.* Две железные дороги — Львовская и Донецкая — в своих отчетах не указали показатели рентабельности. Среди оставшихся четырех магистралей самую высокую рентабельность перевозок зафиксировали Юго-Западная (6,1%), Одесская (5,93%), Приднепровская (5,7%) и Южная (5,6%) железные дороги.

Январь—март все железные дороги закончили с чистой прибылью, но с отрицательной динамикой. Лидером по этому показателю стала Львовская ж/д — ее чистая прибыль составила 10,857 млн грн. (на 77% меньше по сравнению с 1 кварталом 2012 г.). Еще 3 железных дороги получили более 1 млн грн. чистой прибыли: ЮЖД — 1,825 млн грн. (-62,5%), ЮЗЖД — 1,298 млн грн. (-87,4%) и Одесская ж/д — 1,142 млн грн. (-96,6%). ПЖД завершила 1 квартал с чистой прибылью 333 тыс. грн. (-89%), а ДЖД — с прибылью 141 тыс. грн. (-98,7%).

Лидером по объему чистого дохода стала ЮЗЖД — 2,178 млрд грн. (падение на 7,3% по сравнению с 1 кварталом 2012 г.). Одесская ж/д получила 1,972 млрд грн. чистого дохода (-6,6%), ДЖД — 1,948 млрд грн. (-7,1%), ПЖД — 1,899 млрд грн. (-9,5%), ЮЖД — 1,680 млрд грн. (-4,4%), ЛЖД — 1,605 млрд грн. (-11,2%).

Погрузка на сети "Укрзалізниці" за 4 месяца снизилась

По данным Государственной службы статистики Украины, объем погрузки на сети "Укрзалізниці" в январе—апреле 2013 г. сократился на 2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 115,1 млн т. Спад показала наиболее массовая номенклатура — угольные грузы (формируют свыше 30% совокупной общесетевой погрузки). Так, погрузка угля снизилась на 2,6% — до 31,3 млн т. Объемы кокса сократились на 2,4% — до 3,7 млн т.

На 26% снизились объемы нефтегрузов (до 2 млн т), на 0,8% — черных металлов (до 9,8 млн т), на 4,7% — удобрений (до 2,6 млн). Погрузка зерновых снизилась на 15,5% (до 6,8 млн т).

Увеличилась погрузка строительной группы. В частности, объемы цемента возросли на 1,4% — до 1,4 млн т, массовых стройгрузов — на 3,5% — до 13,7 млн т.

Сохранилась позитивная динамика рудных грузов — рост за 4 месяца составил 4,3% — до 25,3 млн т, сообщает *РЖД-Партнер.*

Основной объем отправки грузов ж/д транспортом в Украине обеспечивают 10 ключевых грузоотправителей

Это преимущественно горнорудные и металлургические предприятия. Такие данные содержатся в проспекте эмиссии еврооблигаций "Укрзалізниці". В состав крупнейших грузоотправителей входят: Полтавский ГОК (обеспечивающий 9,6% грузоотправлений), Северный ГОК (9,4%), Ингулецкий ГОК (8,89%), Южный ГОК (7,04%), "ДТЭК Павлоградуголь" (6,7%), Криворожский железорудный комбинат (6,12%), Центральный ГОК (5,76%), "АрселорМиттал Кривой Рог" (5,37%), Алчевский меткомбинат (3,78%).

"Укрзалізниця" ожидает, что в рамках реформирования ж/д отрасли увеличится процент грузоперевозок частными компаниями.

По данным "Укрзалізниці", 20,5% всех частных ж/д грузоперевозок приходится на нефть и нефтепродукты, 17% — на кокс, 10,2% — на уголь, 5,6% — на строительные материалы, 21,7% — на железную и марганцевую руду, 5,2% — на черные металлы, сообщает *ЦТС*.

"Укрзалізниця" закупает дизтопливо по ценам не выше среднерыночных

ГП "Укрзализнычпостач" опровергло информацию интернет-издания *Аргумент* относительно приобретения "Укрзалізницею" дизтоплива по завышенным ценам, назвав ее необъективной. В частности, предприятие заявило, что "закупка топлива, согласно заключенным договорам, дополнительным соглашениям и условиям документации конкурсных торгов происходит по ценам, действующим на день проведения закупки, учитывают отсрочки платежей в течение 75 банковских дней и не превышают среднерыночный уровень". Формирование уровня цены происходит по информации подразделения Министерства экономического развития и торговли Украины, которое осуществляет ценовой мониторинг на рынке нефтепродуктов.

ЮЗЖД увеличила выплаты по российскому кредиту в 3 раза

Юго-Западная ж/д по результатам тендера заключила соглашение с ОАО "Дочерний банк Сбербанка России" на открытие 6 кредитных долларовых линий на 401,24 млн грн. в эквиваленте. Согласно информации в *Вестнике государственных закупок,* стоимость обслуживания кредитных линий составит $50,2 млн, или 401,590 млн грн. Это превышает общий размер самого кредита, выданного на 3 года.

Примечание. *Как сообщают* Наші Гроші*, в протоколе раскрытия предложений указано, что "Дочерний банк Сбербанка России" на тендере предлагал кредиты по существенно более дешевой стоимости. Их начальная суммарная стоимость составила $18,07 млн, или 12% годовых (именно такая сумма была акцептирована). Однако по непонятным причинам финальная стоимость кредитов была увеличена в 2,8 раза.*

Проектировать и строить "Воздушный экспресс" будет китайская компания

17.05.2013 г. Дирекция по строительству и управлению национального проекта "Воздушный экспресс" подписала договор с Китайской национальной корпорацией машинной индустрии и генеральных подрядов СМСЕС на сумму $372,3 млн. Согласно договору, СМСЕС будет разрабатывать сметную документацию и осуществлять строительные работы железнодорожного пассажирского сообщения г. Киев—международный аэропорт "Борисполь", сообщает *biz.liga.net*.

Справка. *China National Machinery Industry Complete — один из крупнейших генеральных подрядчиков в Китае в сфере экологического строительства и энергетики. Компания работает в более чем 30 странах и регионах Азии, Африки, Европы, Америки (в т.ч. США).*

Облигации "РЖД" серии 13 переведены в "Перечень внесписочных ценных бумаг"

Облигации ОАО "РЖД" серии 13 на 15 млрд руб. с 20.05.2013 г. исключены из Котировочного списка ЗАО "ФБ ММВБ" "Б" и переведены в раздел "Перечень внесписочных ценных бумаг", говорится в сообщении компании.

Номинальная стоимость одной бумаги составляет 1 тыс. руб. Срок обращения — 5 лет. Выпуск был зарегистрирован в 2009 г., сообщает *Cbonds*.

Московская биржа зарегистрировала инфраструктурные облигации "РЖД" на 300 млрд руб.

Московская биржа зарегистрировала инфраструктурные облигации ОАО "РЖД" 12 серий общим объемом 300 млрд руб. К размещению планируются облигации серий БО-09—БО-20. Объем каждого выпуска составляет 25 млрд руб. Срок обращения облигаций серий БО-09—БО-11 — 15 лет, БО-12—БО-14 — 20 лет, БО-15—БО-17 — 25 лет, БО-18—БО-20 — 30 лет. Номинал облигаций — 1 тыс. руб.,

способ размещения — открытая подписка, купонный период — полгода. Предусмотрена возможность досрочного погашения биржевых облигаций по требованию владельцев и по усмотрению эмитента.

Справка. *Как сообщает* РЖД-Партнер*, ежегодно "РЖД" планируют размещать такие бумаги на 100 млрд руб.*

Инфраструктурные облигации считаются одним из механизмов финансирования "длинных" проектов "РЖД" (срок окупаемости — 15—20 лет), которые компания не может реализовать за счет заемных средств.

В январе—апреле Lietuvos gelezinkeliai увеличила объем грузоперевозок

В январе—апреле 2013 г. Литовская железнодорожная компания Lietuvos geležinkeliai увеличила грузовые перевозки на 1,2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 15,958 млн т. В то же время транспортировка по международным маршрутам сократилась на 5,6% — до 11,1 млн т, по внутренним — увеличилась на 21% — до 4,9 млн т, сообщает *РЖД-Партнер* со ссылкой на департамент статистики Литвы.

Проект "Балтика-Транзит" отметил свое десятилететие

Председатель правления латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzcels У. Магонис провел пресс-конференцию по случаю 10-летнего юбилея поезда "Балтика-Транзит", отметив его успешную работу. В частности, было подчеркнуто, что если раньше поезд № 1418 отправлялся раз в неделю, то в настоящее время курсирует 4—5 раз в неделю, обеспечивая грузами 3 тыс. клиентов. При этом особенностью совместного проекта железнодорожных администраций стран Балтии, России и Казахстана является четкое расписание движения, единый тариф на протяжении всего маршрута, отдельная нитка и обеспечение подвижным составом.

На данный момент 95% грузов состава, который формируется на латвийских станциях Шкиротава и Резекне, поступает из портов Латвии (Рига, Вентспилс). Оставшаяся часть — из портов Эстонии (Таллинн, Мууга, Палдиски) и Литвы (Клайпеда). При этом 50% грузов поступает из Северной Америки, 42% — из Европы, 8% — из других стран.

Оперирует поездом ООО "ФЕСКО Интегрированный транспорт".

В Латвии в перспективе планируют продлить маршрут поезда "Балтика-Транзит", соединив его с железной дорогой Китая.

Примечание. *По данным* РЖД-Партнера*, в 2012 г. объем перевозок поездом "Балтика-Транзит" составил 12,927 тыс. TEU против 15,606 тыс. TEU в 2011 г. Рекордным является 2010 г., когда было перевезено 20,188 тыс. TEU.*

РФ и Финляндия готовят соглашение о международном ж/д сообщении

В третьей декаде мая в Нижнем Новгороде прошли переговоры представителей российских и финских железных дорог относительно развития между странами прямого международного железнодорожного сообщения и перевозок опасных грузов.

Целью рабочей встречи в т.ч. являлась актуализация нормативно-правовой документации и подготовка проекта бессрочного договора между "РЖД" и VR Group о взаимодействии при организации железнодорожных перевозок.

Справка. *В настоящее время "РЖД" и финские железные дороги сотрудничают в рамках соглашения от 1996 г., которое, по мнению обеих сторон, в нынешних условиях развития международного железнодорожного сообщения требует доработки, сообщают* morvesti.ru.

Россию и Китай свяжет железнодорожный мост

Строительство первого в России железнодорожного моста в Китай планируется начать в 3 квартале 2013 г., он соединит населенные пункты Нижнеленинское в Еврейской автономной области и Тунцзян в КНР, которые разделяет р. Амур. Проект строительства моста через Амур осуществляется на условиях государственно-частного партнерства. Протяженность мостового перехода составит 2,2 км, в т.ч. российская часть — 0,3 км.

Справка. *Мост необходим для транспортировки в Китай обогащенной железной руды (в настоящее время на территории области возводится Кимкано-Сутарский ГОК, где будет обогащаться руда). Строительство моста осуществляется в рамках межправительственного соглашения, заключенного между РФ и КНР. Пропускная способность моста на первом этапе составит от 5,2 млн т, на втором — до 20 млн т, сообщает* ЦТС.

Latvijas dzelzcels получит кредит для развития инфраструктуры в коридоре Восток—Запад

Северный инвестиционный банк (Nordic Investment Bank, NIB) и Latvijas dzelzcels (LDz) подписали договор о предоставлении железнодорожной компании десятилетнего кредита на сумму EUR17 млн. Данные средства будут направлены на развитие инфраструктуры в коридоре Восток—Запад. В частности, они будут вложены в строительство второго пути длиной 52 км на участке Скривери—Круствилс.

Указанный участок включен в Трансъевропейскую транспортную сеть (TEN), соединяющую важные железнодорожные узлы в России и Беларуси с морскими портами Латвии, сообщает *РЖД-Партнер.*

"РЖД" помогут Сербии в строительстве и реконструкции железных дорог

23.05.2013 г. ОАО "РЖД" выделило Сербским железным дорогам (СЖД) кредит размером $800 млн. На эти средства СЖД купит несколько российских дизель-поездов, построит и электрифицирует несколько веток и реконструирует 111 км путей.

Кредит выделен в рамках межправительственного соглашения, подписанного 11.01.2013 г. в Минфине РФ. Также в рамках данного соглашения 23.05.2013 г. в Белграде (Сербия) ООО "РЖД Интернешнл" (дочернее общество ОАО "РЖД") и АО "Железные дороги Сербии" подписали контракт на производство работ по строительству (реконструкции) объектов ж/д

инфраструктуры и поставку дизельных поездов. Исполнителем работ со стороны "РЖД" выступит ООО "РЖД Интернешнл". Контракт предусматривает:

— строительство и электрификацию 16 км второго пути ж/д линии Белград—Панчево;

— реконструкцию шести участков общей протяженностью 112 км панъевропейского Коридора X;

— реконструкцию существующего и строительство второго нового пути на участке ж/д Стара Пазова—Нови Сад протяженностью 44 км;

— реконструкцию сербского участка ж/д линии Белград—Бар общей протяженностью 200 км (Белград—Врбница);

— поставку 26 дизель-поездов производства ОАО "Метровагонмаш" (Россия).

Справка. *"РЖД Интернешнл" специализируется на реализации зарубежных инфраструктурных проектов холдинга.*

В августе состоится первая поездка по тоннелю "Мармарай" под Босфором

По словам директора проекта "Мармарай" Х.И. Озмена, первая поездка по железнодорожному тоннелю, связывающему европейскую и азиатскую части Стамбула, состоится 1.08.2013 г. Сам тоннель будет сдан в эксплуатацию в октябре т.г.

Длина тоннеля составит более 13 км. В настоящее время "Мармарай" является единственным транспортным проектом, предусматривающим эксплуатацию подводного железнодорожного тоннеля для перевозки пассажиров и грузов, сообщает *blackseanews.*

Перевозки грузов по Молдавской железной дороге за 4 месяца возросли

В январе—апреле 2013 г. ГП "Железная дорога Молдовы" увеличила объем грузоперевозок на 25,9% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 1,27 млн т. Грузооборот ж/д транспорта за отчетный период увеличился на 25,5% — до 92,9 млн ткм.

Превалирующую номенклатуру грузов составили зерновые — 438 тыс. т (+62%), еще 289 тыс. т составили черные металлы (+15,6%), сообщает *РЖД-Партнер*.

Тендер на приватизацию румынского перевозчика CFR Marfa прерван

Минтранс Румынии объявил о повторном тендере на приватизацию 51% акций государственной грузовой ж/д компании CFR Marfa. Причиной этого стало раскрытие информации по предварительным результатам, сообщает *Гудок.*

По словам представителя компании, Министерство транспорта Румынии внесло некоторые изменения в первоначальные условия тендера. Так, для участвующих в нем лиц в 5 раз снижен порог среднего годового дохода в области грузоперевозок за последние 3 года — со EUR100 млн до EUR20 млн. Кроме того, участникам теперь разрешено владеть лицензией оператора грузового транспорта или любым другим санкционирующим документом прямо или косвенно, через подконтрольных юридических лиц. Лицензией же может обладать один или несколько членов инвестиционной группы.

Итоговые заявки будут приниматься до 19.06.2013 г., вскрытие конвертов состоится на следующий день. Минимальная стоимость контрольного пакета акций компании оценена в 797 млн лей (приблизительно EUR183,76 млн).

НТМК начал выпуск новых видов продукции для "РЖД"

Филиал ОАО "Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат" (НТМК, Свердловская обл.) — Нижнесалдинский металлургический завод (НСМЗ) приступил к производству новых рельсовых подкладок для "РЖД". В т.г. НСМЗ планирует отгрузить в адрес "РЖД" порядка 8 тыс. т нового вида рельсовых скреплений. Рельсовая подкладка используется для промежуточных рельсовых скреплений всех категорий рельсов "Р 65".

Новый вид скрепления специально создавался для использования в сложных инженерно-геологических условиях с большим количеством грузонапряженных участков с уклонами и кривыми участками малого радиуса, сообщает *РЖД-Партнер*.

Профицит российского парка грузовых вагонов сокращается

Об этом говорится в ежемесячном бюллетене Brunswick Rail о состоянии рынка железнодорожных перевозок. В частности, было отмечено, что парк профицитного подвижного состава уменьшился до 50 тыс. ед. по сравнению со 100 тыс. в январе—феврале 2013 г. "При этом эффективность использования вагонов в апреле 2013 г. снизилась на 4,2%, т.е. для перевозки того же объема груза в текущих условиях необходимо дополнительно около 50 тыс. вагонов по сравнению с апрелем 2012 г.", — говорится в бюллетене.

Коэффициент порожнего пробега, по данным Brunswick Rail, увеличился до 75%. Такой высокий уровень, по мнению экспертов компании, во многом был обеспечен показателями по полувагонам, по которым коэффициент вырос с 64% до 67%, сообщает *РЖД-Партнер.*

Минтранс РФ смягчил ограничения на использование вагонов с приближающимся сроком ремонта

Приказом от 17.05.2013 г. ведомство установило, что во внутригосударственном сообщении запрещается подавать вагоны под погрузку, если до истечения межремонтного норматива остается менее 15 суток или 1,5 тыс. км по пробегу. Ранее, с 1.04.2013 г. ОАО "РЖД" ограничило возможность подачи подвижного состава под погрузку 30 сутками до истечения межремонтного норматива или 10 тыс. км по пробегу.

Справка. *По оценкам участников рынка, положения телеграммы "РЖД" увеличивали расходы операторов на 6,25% (исходя из того, что межремонтный пробег вагонов снизился бы со 160 тыс. км до 150 тыс.). С учетом того, что через капитальный и деповской ремонт ежегодно проходит около 400 тыс. вагонов, потери их владельцев могли бы составить 2,5 млрд руб. в год. Положения*

приказа Минтранса будут менее чувствительны. Операторы оценивают рост потенциальных расходов менее чем на 1%, сообщает РЖД-Партнер.

"РЖД" выделили 1290 станций для отстоя лишних вагонов

С целью минимизации негативных последствий от избытка порожних вагонов, невостребованных в перевозочном процессе, ОАО "РЖД" в оперативном порядке принимаются меры по их рациональному размещению на путях специально выделенных станций. Об этом *РЖД-Партнеру* сообщил старший вице-президент "РЖД" А. Краснощек. По его словам, соответствующий перечень включает в себя более 1290 станций с возможностью размещения на них 135 тыс. вагонов. Их список опубликован на официальном сайте "РЖД" в апреле.

"Азовмаш" поставит цистерны в Азербайджан

"Азовмаш" поставит азербайджанской компании AzMeKo 252 вагона-цистерны для химгрузов модели 15-1610-10 новой разработки.

Примечание. *По оценкам российского агентства Infoline-Аналитика, стоимость одной цистерны составляет около $75 тыс. без НДС.*

ОАО "РЖД" приостановило использование "сборных" тепловозов

Ространснадзор после крушения поезда в Белой Калитве (Ростовская обл.) запретила ОАО "РЖД" эксплуатировать магистральные 3-секционные тепловозы 3ТЭ116, сформированные из аналогичных 2-секционных локомотивов 2ТЭ116. В ходе расследования происшествия Ространснадзор выявил, что тепловозы 3ТЭ116 (3 секции 2ТЭ116) эксплуатируются без сертификата соответствия. Эксплуатация тепловозов приостановлена до устранения нарушений, сообщает *Интерфакс*.

Справка. *"РЖД" формируют трехсекционные тепловозы на основе локомотивов 2ТЭ116 для вождения тяжеловесных грузовых поездов. К такой практике компания прибегала в Ростовской обл. Инцидент произошел в ночь на 9.05.2013 г. Причиной ЧП называется превышение скорости на крутом повороте при въезде на ст. Белая Калитва. В результате три секции локомотива и более 50 вагонов сошли с рельсов.*

"РЖД" продолжают подконтрольную эксплуатацию первого в мире газотурбовоза

С января 2013 г. на Свердловской ж/д успешно проходит подконтрольная эксплуатация инновационного локомотива ГТ1h-001 с гибридным приводом, работающего на сжиженном природном газе. В ходе испытаний с поездами массой до 9 тыс. т локомотив ГТ1h-001 подтвердил заявленные технико-экономические, эксплуатационные и экологические характеристики. В ближайшее время локомотив ГТ1h-001 пройдет новое испытание — поведет по горам Урала поезд весом свыше 9 тыс. т.

Справка. *ГТ1h-001 — первый в мире магистральный газотурбовоз; разработан в ОАО "ВНИКТИ". Основное преимущество — возможность развивать значительную мощность (8,3 МВт) при сравнительно небольших размерах и массе. Один газотурбовоз способен заменить до 5 тепловозов и на равнинных участках может осуществлять вождение тяжеловесных составов весом более 15 тыс. т. При этом даже при полной проектной нагрузке газотурбовоз развивает скорость до 100 км/ч.*

Результаты испытаний ГТ1h-001 подтвердили, что расходы на топливо (сжиженный природный газ) на 30% ниже, чем при использовании дизтоплива, а 17-тонная емкость обеспечивает локомотиву более 750 км пробега между заправками. Спецподготовки инфраструктуры для эксплуатации газотурбовоза не требуется, сообщает пресс-служба "РЖД".

"РЖД" развивают тяжеловесное грузовое движение по Транссибу в Кузбасс

ОАО "РЖД" развивает технологию пропуска тяжеловесных грузовых составов по Транссибирской магистрали в Западной Сибири в Кузбасс и обратно. По сообщению пресс-службы ЗСЖД, в настоящее время в Новосибирском регионе созданы условия для транзитного ускоренного пропуска 100-вагонных составов из порожних полувагонов в Кузбасс и поездов повышенного веса и длины с углем, а также с продукцией промышленных предприятий с востока в западные регионы страны.

Тяжеловесные составы позволяют сократить эксплуатационные расходы железной дороги и увеличить ее пропускную способность.

За 4 месяца 2013 г. со ст. Инская (Новосибирск) отправлено более 1,4 тыс. таких поездов. В частности 383 состава весом 7 тыс. т, 15 — по 8 тыс. т и 234 — по 6,3 тыс. т. Кроме того, было сформировано 788 сдвоенных поездов.

Эстония купит казахстанские тепловозы

АО "НК "Қазақстан темір жолы" и эстонская компания AS Vopak E.O.S. Ltd. подписали контракт о приобретении 15 тепловозов ТЭ33А, изготовленных в Казахстане на АО "Локомотив курастыру зауыты" ("ЛКЗ"). Подписание состоялось в центральном здании КТЖ в Астане.

Переговоры АО "ЛКЗ" с AS Vopak E.O.S. Ltd. — крупнейшим независимым оператором терминалов в Балтии — начались в 2010 г. В декабре 2011 г. казахстанская сторона предоставила тепловоз ТЭ33А в аренду для эксплуатационных испытаний на полигоне железных дорог Эстонии. Испытания продлились 5 месяцев.

ОАО "РЖД" продало Новосибирский стрелочный завод

22.05.2013 г. в Москве состоялся отрытый конкурс с квалификационными требованиями к его участникам по продаже 75% минус 2 акции ОАО "Новосибирский стрелочный завод". Победителем стало ООО "Фоссло Кожифер-СП-Технология".

Справка. *ОАО "Новосибирский стрелочный завод" специализируется на выпуске стрелочной продукции для магистральных железнодорожных путей ОАО "РЖД", подъездных путей предприятий, металлургических и горно-обогатительных комбинатов, угольных разрезов, шахт, а также трамвайных путей и метрополитенов.*

Профессиональный организатор:

TradeMaster®
портал розничной и оптовой торговли
www.TradeMaster.UA

31 мая 2013, г. Киев

9-я Всеукраинская конференция для логистов-практиков

ВСЕУКРАИНСКИЙ ДЕНЬ ЛОГИСТА

Генеральный CRM-Партнер: e-consulting

Эксклюзивный IT-Партнер: u&sluno BUSINESS SOLUTIONS

Логистический партнер: UVK Just-in-Time

Партнер контрактного производства: PrivateLabel®
www.PrivateLabel-TM.com

Партнер: Columbus® Once you know how...

IT-партнер: BGS Solutions IT решения для бизнеса

Информационные партнеры: FOODUA, FOOD Technologies & Equipment, Технологии и инновации, Мир продуктов, Транспорт, Commercial Property, Перевозник

ВЫ ПРИГЛАШЕНЫ!

Для регистрации: **тел.: +380 (44) 383 50 34, +380 (67) 505 25 24**
st@trademaster.com.ua, www.trademaster.ua

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

12 стран ОЧЭС объединяют усилия для развития Черноморского региона

23.05.2013 г. в г. Ялте главы делегаций стран-членов Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) подписали совместную декларацию по дальнейшему экономическому сотрудничеству и развитию региональной торговли.

В частности, были очерчены дальнейшие совместные шаги стран-членов ОЧЭС по повышению экономической интеграции в Черноморском регионе путем содействия устойчивому экономическому росту, нацеленному на создание новых рабочих мест, снижение уровня бедности, поддержку привлекательных инвестиционных условий и увеличение роли региона в мировой экономике.

"Для осуществления поставленных целей мы предлагаем сделать следующие шаги. Во-первых, направить совместные усилия на упрощение процедур торговли на основе лучших практик международных организаций. То есть положить начало черноморской инициативе упрощения торговли. Во-вторых, изучить возможность создания странами ОЧЭС унифицированной системы "единого окна" для предоставления всем участникам информации и документов, необходимых для импортных, экспортных, транзитных и связанных с ними операций. В-третьих, создать информационный ресурс для обмена актуальной информацией о ВЭД, изменениях торговых режимов в странах-членах ОЧЭС, а также совместных проектах. Еще предлагается изучить возможность создания совместных торговых палат ОЧЭС и других бизнес-организаций. А также предлагаем ввести ежегодный обзор основных тенденций и перспектив торгово-экономического сотрудничества в Черноморском регионе. Министерство экономического развития и торговли Украины готово выступить активным участником этой инициативы", — сказал, комментируя событие, руководитель украинской делегации, первый заместитель министра экономразвития и торговли Украины Анатолий Максюта.

Во время встречи особое внимание было обращено на перспективы рационального использования природных ресурсов. Признано, что существующие научные и технические возможности Черноморского региона должны быть направлены на усиление роли региона в мировом торговом сообществе. Также стороны акцентировали внимание на важности Организации для развития экономик стран, входящих в ОЧЭС. В частности, руководитель российской делегации Наталья Стригунова подчеркнула, что страны ОЧЭС занимают в общем товарообороте РФ 12%. Со своей стороны турецкая делегация, подчеркивая рост объемов торговли, отметила: "Мы уделяем особое внимание деятельности ОЧЭС. Двусторонний торговый оборот между Турцией и ОЧЭС в 2002 г. составлял $2 млрд и он вырос до $60 млрд в 2012 г. Объемы двусторонних контрактов, например, в строительной отрасли выросли до $47 млрд, а прямые инвестиции из Турции достигли более $10 млрд в разных странах ОЧЭС. Мы уделяем много усилий в направлении либерализации торговли. Турция подписала соглашение о свободной торговле с Албанией, Сербией, Грузией. На завершающей стадии находятся переговоры по данному вопросу с Молдовой, также ведем переговоры с Украиной", — рассказал заместитель министра экономики Турции Джемалеттин Дамладжи.

Динамика сотрудничества очень активизирована: следующая встреча представителей стран-членов ОЧЭС состоится в Одессе через две недели — это будет заседание министров транспорта стран-членов ОЧЭС, а менее чем через месяц — 21 июня — также в Одессе пройдет заседание Совета министров иностранных дел, которое подведет итоги полугодового председательства Украины в этой региональной организации.

К ТЕМЕ:

29 мая министры транспорта стран-участниц ОЧЭС обсудят в Одессе перспективы развития интермодальных перевозок

29.05.2013 г. в Одессе под председательством министра инфраструктуры Украины Владимира Козака состоится встреча министров транспорта стран-участниц Организации Черноморского экономического сотрудничества.

В программе мероприятия:

— открытие 12-й международной выставки "Интер-ТРАНСПОРТ" в Выставочном комплексе Одесского морского порта;

— проведение Форума, посвященного 10-летию работы поезда "Викинг", что является основой для создания международного транспортного коридора Балтийское море—Черное море;

— встреча министров транспорта стран-участниц ОЧЭС, в рамках которой будут обсуждаться перспективы развития интермодальных перевозок в регионе ЧЭС.

В мероприятии подтвердили участие руководители и представители: транспортных ведомств Болгарии, Армении, Греции, Грузии, Литвы, Молдовы, России, Румынии, Сербии, Турции, Венгрии и Ассоциации портов Черного и Азовского морей, Международной ассоциации судовладельцев Черноморского региона, Союза ассоциаций международных автоперевозчиков региона ЧЭС и другие.

Справка. *Организация Черноморского экономического сотрудничества объединяет 12 государств Причерноморья и Южных Балкан. Договор о Черноморском экономическом сотрудничестве был подписан 25.07.1992 г. Штаб-квартира организации находится в Стамбуле. Участниками организации являются Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Турция, Украина (наше государство председательствует с 1.01.2013 г.). Наблюдателями являются Ав-*

стрия, Беларусь, Германия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия, США, Тунис, Франция, Хорватия и Чехия.

Украина адаптирует работу транспортного сектора к мировым стандартам

Международный транспортный форум, проходивший 22—24.05.2013 г. в г. Лейпциге (Германия), был сфокусирован на вопросах привлечения инвестиций для развития национальных и международных транспортных систем в условиях мирового финансового кризиса.

В форуме принимали участие правительственные делегации во главе с профильными министрами из 54 стран, а также более тысячи экспертов, предпринимателей и представителей общественных организаций.

Справка. *Международный транспортный форум — межправительственная организация, созданная в качестве преемницы Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). На данный момент она объединяет транспортные ведомства свыше 50 стран. Украина стала членом ЕКМТ в мае 1996 г. Цель форума — предложить политикам и представителям частного сектора платформу для совместной работы над проблемами в транспортной сфере.*

Международный транспортный форум (МТФ) является всемирной площадкой и местом для проведения встреч на высшем уровне в сфере транспорта, логистики и мобильности. В рамках МТФ ежегодно в Лейпциге собираются ключевые представители правительственных и политических организаций, коммерческих и промышленных предприятий, исследовательских учреждений и гражданского общества.

Наряду с ежегодным мероприятием высокого уровня в рамках организации в течение всего года ведется активная подготовительная работа в его структурных подразделениях.

Организационную деятельность ведет Секретариат Международного транспортного форума, возглавляемый Генеральным секретарем Ж.М. Вьегашем.

Секретариат выполняет функцию единого координационного центра в работе организации, обеспечивая техническую сторону функционирования МТФ.

Также в структуре МТФ существует Рабочая группа по автомобильному транспорту. В структуре организации в 2010 г. создана Группа высокого уровня по многосторонней квоте. Целью создания данной группы является выработка рекомендаций экспертов по вопросам реформирования системы квот многосторонних разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок.

Для подготовки ежегодной сессии министров транспорта в структуре МТФ функционирует Совет транспортных управляющих, который состоит из представителей стран-членов организации. В рамках данного структурного подразделения определяется основная тема ежегодного форума, а также иные вопросы субстантивного характера.

Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, возглавлявший украинскую делегацию на Форуме, подчеркнул готовность участия Украины в международных транспортных проектах, а также представил европейским коллегам план развития украинской транспортной системы.

"Украина является самой большой страной Европы и находится на пересечении транспортных путей, соединяющих Запад с Востоком, Север с Югом, и имеет один из самых высоких рейтингов по коэффициенту транзита среди стран Европы", — заявил министр, добавив, что отечественная транспортная система позволяет перевозить свыше 1,5 млрд т грузов каждый год.

Также он отметил, что современная глобализация национальных экономик подразумевает соответствующее развитие мировой системы транспорта, в частности создание мощной инфраструктуры. А для завершения процесса модернизации украинской транспортной отрасли нужны серьезные инвестиции, что благоприятно скажется не только на транспортной системе Украины, но и всей Европы.

Так, государственно-частное партнерство даст возможность решить вопрос финансирования и поможет развивающимся странам выполнить масштабное расширение своей транспортной инфраструктуры, а промышленно развитым странам больше внимания уделить повышению экологичности своей транспортной системы.

"Украина адаптирует работу транспортного сектора к мировым нормам и стандартам. Украина готова участвовать в формировании универсальной транспортно-логистической системы", — заявил В. Козак.

По словам В. Козака, Украина готова участвовать в формировании универсальной транспортно-логистической системы, которая соединит как Азию с Европой, так и страны Балтийского, Черноморского, Каспийского и Средиземноморского регионов.

"Украина является надежным и перспективным партнером. Совместные усилия, направленные на устойчивое развитие транспорта будущего, помогут применить инновационные технологии для решения насущных транспортных проблем и, как следствие, обеспечат стабильное развитие экономики, направленной на повышение благосостояния населения наших стран", — сказал министр.

"В рамках Транспортной стратегии Украина реализует проекты по улучшению инвестиционного климата страны и созданию условий для привлечения частного капитала. Украина уже имеет успешный опыт сотрудничества с международными финансовыми организациями, которые инвестируют ряд проектов в области железнодорожного транспорта. Мы постепенно интегрируемся в сферу информационных технологий, внедряем электронный документооборот, целью которого является введение единого международного перевозочного документа", — отметил В. Козак.

Он также подчеркнул, что транспортная отрасль является одним из наиболее перспективных направлений для сотрудничества с международными инвесторами, особенно в рамках реформирования морских торговых портов, железнодорожного, автомобильного транспорта и автодорожного комплекса.

Во время встреч в рамках Международного финансового форума министр инфраструктуры предложил

европейскому бизнесу участвовать в реализации инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Кроме общих заседаний, министр инфраструктуры провел встречи с руководителями соответствующих ведомств Турции, России, Латвии, Польши. Эти встречи были посвящены решению актуальных вопросов межгосударственного сотрудничества в транспортной отрасли и обсуждению перспектив реализации совместных транспортных проектов.

К ТЕМЕ:

Увеличение грузопотоков между странами будет способствовать повышению уровня национальных экономик

Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак и министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов в рамках Международного транспортного форума в Лейпциге обсудили актуальные вопросы дальнейшего сотрудничества по развитию автомобильных и железнодорожных перевозок.

В. Козак предлагает полную либерализацию грузовых автоперевозок между Украиной и Россией. Сейчас украинские транспортники уже подготовили проект межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении, предусматривающего, в частности, полный отказ от разрешительной системы во время транзитных перевозок и перевозок в/из третьих стран. "Эффективность и успешность снятия ограничений на перевозки между двумя странами доказывает авиационная отрасль — в этой сфере на сегодня между Украиной и Россией не существует никаких ограничений ни по частотам, ни по пунктам назначений и количеству авиакомпаний", — передает пресс-служба слова В. Козака.

Кроме того, министры договорились активизировать работу по повышению эффективности автомобильной, морской и железнодорожной подотраслей транспорта и соответствующих рабочих групп и комиссий. "Увеличение грузопотоков между странами будет способствовать повышению уровня национальных экономик как Украины, так и России, ведь развитие отрасли предусматривает инвестирование в строительство дорог, железнодорожных путей, модернизацию подвижного состава и развитие портов и т.п.", — цитирует сообщение *Forbes-Украина*.

Также В. Козак и М. Соколов обсудили наиболее актуальные вопросы в области ж/д транспорта, в частности относительно снятия барьеров, препятствующих его развитию. Во время встречи министры отметили необходимость дальнейшего распространения опыта осуществления процедур пограничного и таможенного контроля на начальной и конечной железнодорожных станциях поезда № 2/1 на другие поезда в сообщении между Украиной и Россией.

Украина предложила Польше либерализовать грузовые перевозки

В рамках Международного транспортного форума в Лейпциге 23.05.2013 г. министр инфраструктуры Украины В. Козак провел переговоры по углублению сотрудничества в транспортном секторе с польским коллегой — заместителем государственного секретаря Министерства транспорта, строительства и морского хозяйства Республики Польша Мачеем Янковским.

По словам В. Козака, объемы международных грузовых автоперевозок между Украиной и Польшей — одни из крупнейших в двусторонних отношениях нашего государства. Поэтому с целью дальнейшего упрощения торговых связей министр инфраструктуры предлагает провести полную либерализацию грузовых перевозок. Для этого украинские транспортники уже разработали проект Протокола "О внесении изменений в Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Польша о международных автомобильных перевозках от 18.05.1992 г.", который готовы передать Польше и обсудить его положения в ближайшее время.

Министр инфраструктуры Украины отметил значительное развитие авиаперевозок между странами, которому, в частности, способствует подписаное 12.03.2013 г. новое Соглашение о воздушном сообщении. Так, на направлении Киев—Варшава и обратно еженедельно выполняется 10 регулярных рейсов, на других маршрутах — 7. Т.о., для улучшения других видов транспортных соединений между Украиной и Польшей В. Козак пригласил польскую сторону к более активной работе над рядом совместных межправительственных документов, среди которых: проекты Соглашения о железнодорожном сообщении через государственную границу, Соглашения о содержании дорожных пограничных мостовых объектов на украинско-польской государственной границе и Соглашения о морском торговом судоходстве.

Либерализация автоперевозок между Украиной и Латвией будет способствовать развитию экономик обеих стран

Министр инфраструктуры Украины В. Козак и министр транспорта Республики Латвия Анрийс Матис обсудили актуальные вопросы развития отношений в транспортной отрасли и дальнейшего эффективного использования транзитного потенциала обеих стран. Встреча состоялась в рамках Международного транспортного форума в Лейпциге (Германия). В. Козак отметил, что повышению эффективности развития транспортных отношений между странами способствовала бы их либерализация и в части перевозок грузов автомобильным транспортом в двустороннем и транзитном сообщении. При обсуждении вопросов развития контейнерных перевозок в составе поезда ZUBR (учредителями этого проекта являются Украина, Латвия, Эстония и Беларусь, а с 2012 г. к нему присоединились Молдова и Польша) министр инфраструктуры подчеркнул, что только за первый квартал 2013 г. объемы перевозок этим поездом выросли на 27% по сравнению с соответствующим периодом 2012 г., и отметил целесообразность продолжения эффективного использования транзитного потенциала обеих стран с целью дальнейшего увеличения объемов контейнерных перевозок. Поэтому В. Козак предложил своему латвийскому коллеге участие в создании международного транспортного коридора Балтийское море—Черное море.

Украина заинтересована в расширении сотрудничества с Германией по авиационным перевозкам

В рамках международного транспортного форума в Лейпциге (Германия) министр инфраструктуры Украины В. Козак встретился с министром транспорта, строительства и городского развития Германии. Во время встречи министры обсудили перспективы развития двусторонних отношений в транспортных отраслях обеих стран.

По словам В. Козака, украинская сторона заинтересована в открытии авиационных перевозок в Германию из г. Донецк и г. Днепропетровск без ограничений по емкости и типу воздушных судов. На сегодня барьеры для этого отсутствуют.

Кроме того, В. Козак отметил, что Украина готова возобновить деятельность совместных украинско-германских рабочих групп и комиссий по развитию морского и речного транспорта Украины.

Министр инфраструктуры Украины также предложил своему немецкому коллеге провести встречу экспертов по определению перспектив развития интермодальных перевозок.

По словам В. Козака, Украина заинтересована в развитии всех типов перевозок между Украиной и Германией. Кроме того, наше государство открыто к инвестированию, ведь реализация совместных проектов, развитие и модернизация транспортной отрасли очень актуальны перед подписанием Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС и созданием всеобъемлющей зоны свободной торговли со странами ЕС.

В ближайшее время будет начато регулярное авиационное сообщение между Украиной и Словакией

Вопросы сотрудничества в развитии инфраструктуры и транспорта обсудили 23.05.2013 г. во время встречи в рамках Международного транспортного форума в Лейпциге (Германия) министр инфраструктуры Украины В. Козак и первый заместитель министра транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики Ф. Палко.

В частности, чиновники отметили необходимость строительства нового Бескидского тоннеля, который является частью V Критского Международного транспортного коридора, который проходит по территории Италии, Словении, Венгрии, Словакии, Украины и России (Триест—Любляна—Будапешт—Братислава—Ужгород—Львов). По словам В. Козака, реализация этого проекта в ближайшее время очень важна, ведь существующий однопутный тоннель, построенный еще в XIX в., уже не соответствует ни требованиям безопасности, ни требованиям современности по пропускной способности и эксплуатации. Следовательно, существуют препятствия для интеграции транспортной сети нашего государства с европейской и полноценного использования транзитного потенциала Украины.

В. Козак сообщил, что "Укрзалізниця" уже получила экспертное заключение по проекту строительства нового Бескидского тоннеля, которым подтверждено, что вся документация разработана с соблюдением соответствующих требований к прочности, надежности и долговечности объекта строительства, его эксплуатационной безопасности и инженерному обеспечению; охране труда, экологии; пожарной и технологической безопасности; энергосбережению и сметной стоимости. Далее проект будет отправлен на утверждение в КМУ. Сейчас Львовской ж/д выполняется комплекс необходимых для последующего строительства подготовительных работ. Кроме того, во время встречи с Ф. Палко В. Козак отметил заинтересованность Украины в полной либерализации автомобильных грузоперевозок со Словакией с целью эффективного развития двустороннего сотрудничества.

Министр также сообщил, что в сфере авиационного транспорта определены возможности каждой стороны относительно назначения авиапредприятий для выполнения регулярных рейсов между Украиной и Словакией. При этом нет ограничений частот, поэтому авиапредприятия вправе осуществлять регулярное воздушное сообщение из любой точки Украины в любой пункт Словакии и обратно. Итак, по словам В. Козака, в ближайшее время будет начато регулярное авиационное сообщение между нашими странами.

Другие вопросы развития двустороннего сотрудничества в области автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок между Украиной и Словацкой Республикой, развития туризма, бизнес- и инвестиционного климата и т.д. планируется обсудить во время следующего заседания Межправительственной словацко-украинской смешанной комиссии по вопросам экономического, промышленного и научно-технического сотрудничества.

Украина заинтересована в увеличении объемов грузоперевозок с Турцией

В рамках Международного транспортного форума в Лейпциге министр инфраструктуры Украины В. Козак провел встречу с министром транспорта и связи Турции Бинали Йильдиримом.

Во время встречи В. Козак отметил заинтересованность Украины в снятии барьеров и искусственных ограничений, которые препятствуют осуществлению автомобильных перевозок между двумя странами.

Как отметил В. Козак, украинской стороной разработан проект Соглашения между КМУ и правительством Турецкой Республики о внесении изменений в межправительственное Соглашение о международных автомобильных перевозках, положениями которого предполагается либерализация грузовых перевозок.

Министр инфраструктуры Украины также предложил своему турецкому коллеге осуществить ряд совместных мероприятий по рациональному использованию транзитного потенциала обеих стран и диверсификации грузоперевозок.

По словам В. Козака, сейчас возможности действующих железнодорожно-паромной переправы и паромных линий не используются в полной мере. Т.о., страны имеют значительный потенциал для увеличения объемов комбинированных и контейнерных перевозок.

Решить эти вопросы поможет присоединение турецкой железной дороги к реализации проектов поездов "Викинг" и "Зубр", а также участие Турции в создании нового международного транспортного коридора между Балтийским и Черным морями.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ПРЕЗИДЕНТ

Всемирный экономический форум "Стратегический диалог относительно будущего Украины"

Указ от 20.05.2013 г. № 291/2013

"Об Организационном комитете по содействию подготовке и проведению в Украине Регионального заседания Всемирного экономического форума "Стратегический диалог относительно будущего Украины"

Для обеспечения надлежащей подготовки и проведения в Украине Регионального заседания Всемирного экономического форума "Стратегический диалог относительно будущего Украины" создан Организационный комитет по содействию подготовке и проведению в Украине Регионального заседания Всемирного экономического форума "Стратегический диалог относительно будущего Украины". Председателем Организационного комитета назначен Азаров Николай Янович, Премьер-министр Украины; первым зампредседателя Оргкомитета — Арбузов Сергей Геннадиевич, Первый вице-премьер-министр Украины; зампредседателя Оргкомитета — Акимова Ирина Михайловна, первый заместитель главы Администрации Президента Украины и др.

Оргкомитету поручено разработать и обеспечить утверждение в 2-недельный срок плана мероприятий по содействию подготовке и проведению в Украине Регионального заседания Всемирного экономического форума "Стратегический диалог относительно будущего Украины".

ВЕРХОВНАЯ РАДА

Уголовная ответственность юрлиц

Закон от 23.05.2013 г. (на основе проекта № 2990)

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины (относительно выполнения Плана действий по либерализации Европейским Союзом визового режима для Украины относительно ответственности юридических лиц)"

Законом **определен** конкретный **перечень преступлений**, совершение которых руководителем, учредителем, участником или другим уполномоченным лицом юрлица от его имени и в его интересах **является основанием для применения к юрлицу мер уголовно-правового характера.**

Среди **мер уголовно-правового характера**, которые могут применяться к юрлицам:

— штраф в размере от 5 до 75 тыс. НМДГ;

— конфискация имущества;

— ликвидация, которая применяется судом в случае совершения соответствующими лицами любого из преступлений, предусмотренных ст. 258—258^5 УК.

Юрлицо **освобождается от применения к нему мер уголовно-правового характера**, если со дня совершения лицом, указанным в статье 96^3 УК, преступления и до дня вступления приговора в законную силу истекли следующие сроки:

— 3 года — при совершении преступления небольшой тяжести;

— 5 лет — при совершении преступления средней тяжести;

— 10 лет — при совершении тяжкого преступления;

— 15 лет — при совершении особо тяжкого преступления.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Координационный центр для инновационного сотрудничества в СНД

Постановление от 29.04.2013 г. № 326

"Об образовании Координационного центра по вопросам выполнения Межгосударственной программы инновационного сотрудничества государств-участников Содружества независимых государств на период до 2020 года"

Вступило в силу 22.05.2013 г.

Создан Координационный центр по вопросам выполнения Межгосударственной программы инновационного сотрудничества государств СНД на период до 2020 г. и утверждено соответствующие Положение о таком центре.

Основными **задачами** Координационного центра являются:

— **содействие**: обеспечению взаимодействия, координации и повышения эффективности деятельности центральных и местных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, соответствующих институтов гражданского общества с целью выполнения Программы; координации разработки национальной

части комплекса мероприятий по выполнению Программы на 2013—2014 гг. и следующие годы, а также предоставлению рекомендаций относительно его выполнения; проведению мониторинга выполнения национальной части комплекса мероприятий по выполнению Программы на 2013—2014 гг. и последующие годы;

— **подготовка предложений** относительно проектов решений Межгосударственного совета по сотрудничеству в научно-технической и инновационной сфере по вопросам выполнения Программы.

Координационный центр в **соответствии с возложенными на него задачами**:

— проводит анализ деятельности центральных органов исполнительной власти по вопросам выполнения Программы;

— разрабатывает предложения по национальной части комплекса мероприятий по выполнению Программы на 2013—2014 гг. и последующие годы;

— участвует в разработке проектов нормативных актов по обеспечению выполнения задач Программы;

— подает КМУ разработанные по результатам своей работы рекомендации и предложения.

Координационный центр **имеет право**:

— получать в установленном порядке от центральных и местных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и организаций информацию, необходимую для выполнения возложенных на него задач;

— привлекать к участию в своей работе представителей центральных и местных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и организаций (по согласованию с их руководителями), а также независимых экспертов (по согласию);

— организовывать проведение конференций, семинаров, совещаний и других мероприятий;

— образовывать при необходимости для выполнения возложенных на него задач рабочие группы.

Предложения и рекомендации Координационного центра могут быть реализованы путем принятия КМУ решения, проект которого вносит соответствующий орган исполнительной власти согласно своим полномочиям.

Возглавляет Координационный центр вице-премьер-министр Украины, обеспечивающий выполнение возложенных на КМУ задач и полномочий в сферах культуры, образования, науки, молодежи, спорта и здравоохранения. Организационное, информационное, материально-техническое обеспечение деятельности Координационного центра осуществляется Госинформнауки.

Сфера регулирования занятости

Постановление от 13.05.2013 г. № 335

"О признании утратившими силу некоторых постановлений Кабинета Министров Украины"

Признаны утратившими силу:

— постановление КМУ от 27.04.1998 г. № 578 "Об утверждении положений относительно применения Закона Украины "О занятости населения";

— постановление КМУ от 18.01.2003 г. № 66 "О порядке перечисления средств государственного бюджета в Фонд общеобязательного государственного социального страхования на случай безработицы для материального обеспечения и предоставления социальных услуг безработным из числа незастрахованных лиц";

— постановление КМУ от 20.03.2006 г. № 357 "Некоторые вопросы общеобязательного государственного социального страхования на случай безработицы";

— постановление КМУ от 10.10.2007 г. № 1217 "О внесении изменения в пункт 3 Порядка расследования страховых случаев и обоснованности выплат материального обеспечения в соответствии с Законом Украины "Об общеобязательном государственном социальном страховании на случай безработицы".

В частности, **отменены порядки**:

— бронирования на предприятиях, в организациях и учреждениях рабочих мест для трудоустройства граждан, нуждающихся в социальной защите;

— организации сезонных работ;

— перечисления средств госбюджета в ФСС на случай безработицы для материального обеспечения и предоставления социальных услуг безработным из числа незастрахованных лиц;

— финансирования за счет средств ФСС на случай безработицы оплачиваемых общественных работ для безработных;

— расследования страховых случаев и обоснованности выплат материального обеспечения в соответствии с Законом о соцстраховании на случай безработицы.

Порядок подтверждения навыков рабочих профессий

Постановление от 15.05.2013 г. № 340

"Об утверждении Порядка подтверждения результатов неформального профессионального обучения лиц по рабочим профессиям"

Порядок определяет механизм подтверждения результатов неформального профессионального обучения лиц по рабочим профессиям (далее — подтверждение квалификации).

Предусмотрено, что **подтверждение квалификации** осуществляется предприятиями, учреждениями, организациями независимо от формы собственности, которые соответствуют требованиям, установленным Минсоцполитики и МОН (субъекты подтверждения).

Перечень рабочих профессий, по которым осуществляется подтверждение, и субъектов подтверждения **утверждается Минсоцполитики** на основании предложений представителей работодателей и профсоюзов.

Подтвердить квалификацию могут граждане Украины, иностранцы и лица без гражданства, которые постоянно проживают в Украине, которые признаны в Украине беженцами, которым предоставлено убежище в Украине, которые признаны лицами, нуждающимися в дополнительной защите, которым предоставлена временная защита, а также те, которые получили разрешение на иммиграцию в Украину.

Соответствующий центр занятости выдает лицу, которое изъявило желание подтвердить квалификацию, анкету самооценки по выбранной им рабочей профессии, и информирует о квалификационных требованиях, критериях оценки, процедуре, субъектах подтверждения, графике и ориентировочной стоимости.

Не позднее, чем на восьмой рабочий день со дня подачи документов центр занятости выдает заявителю **направление** на подтверждение квалификации. В случае представления лицом документов не в полном объеме направление не выдается.

Подтверждение квалификации **осуществляется по результатам** определения уровня профессиональных знаний, умений и навыков лица с применением средств измерения и критериев оценивания.

Субъект подтверждения:

— **выдает лицам**, которые подтвердили квалификацию, **свидетельство или сертификат**, **лично под подпись**;

— посылает в течение **5 рабочих дней** с даты принятия решения о подтверждении квалификации территориальному органу Госслужбы занятости **корешок направления**.

Лицу, которое не подтвердило квалификацию, субъект подтверждения предоставляет рекомендации относительно продолжения учебы.

Финансирование подтверждения квалификации осуществляется **за счет средств лица или работодателя** (в случае направления им лица).

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Изменен порядок списания безнадежного налогового долга

Приказ от 17.04.2013 г. № 484

"О внесении изменения в Порядок списания безнадежного налогового долга плательщиков налогов"

(Зарегистрирован в Минюсте 14.05.2013 г. под № 719/23251)

Вступает в силу со дня опубликования.

Установлено, что **безнадежным налоговым долгом** следует считать налоговый долг налогоплательщика, по которому в Госреестр внесена запись о его прекращении на основании решения суда, а для банков — на основании решения Фонда гарантирования вкладов физлиц об утверждении отчета о завершении ликвидации банка или решения НБУ об утверждении ликвидационного баланса, принятия окончательного отчета ликвидатора и завершения ликвидационной процедуры.

Телефон доверия Минфина

Приказ от 10.04.2013 г. № 469

"Об утверждении Порядка функционирования телефона доверия в Государственной финансовой инспекции Украины и ее территориальных органах"

(Зарегистрирован в Минюсте 29.04.2013 г. под № 699/23231)

Вступает в силу со дня опубликования.

Функционирование телефона доверия обеспечивается ежедневно в рабочее время.

Задачами функционирования телефона доверия являются:

— предоставление информации относительно полномочий органов Госфининспекции;

— оперативное реагирование на нарушения законодательства при расходовании бюджетных средств, использовании государственного или коммунального имущества;

— выявление фактов возможных коррупционных и других неправомерных действий, решений должностных лиц Госфининспекции.

Ответственное лицо при принятии сообщения предлагает заявителю предоставить: информацию о себе (ФИО), суть событий, ставших причиной обращения; другую информацию, имеющую существенное значение для решения вопроса.

Несогласие заявителя предоставить информацию о себе (ФИО) не является основанием для отказа в принятии сообщения.

МИНИСТЕРСТВО ДОХОДОВ И СБОРОВ

Оформление таможенной квитанции

Письмо от 24.04.2013 г. № 99-24/1-01/572

"О заполнении графы "Код по ГРФЛ" унифицированной таможенной квитанции ТД-1"

Отмечена необходимость указания регистрационного номера учетной карточки налогоплательщика в графе "Код по ЕГРПОУ или по ГРФЛ" унифицированной таможенной квитанции ТД-1 (УТД) в случае взимания платежей при перемещении через таможенную границу Украины товаров гражданами-резидентами.

Код по ГРФЛ не проставляется, если отмеченное в УТД физическое лицо не является резидентом Украины.

Регистрационный номер физического лица по ГРФЛ соответствует "персональному номеру", который указан на первой странице его загранпаспорта.

Документы, которые не имеют регистрационного номера учетной карточки налогоплательщика или серии и номера паспорта (для физлиц, которые из-за своих религиозных убеждений отказываются от принятия регистрационного номера учетной карточки налогоплательщика и официально сообщили об этом в соответствующий орган ГНСУ и имеют отметку в паспорте) **считаются оформленными с нарушением** требований законодательства Украины.

Порядок контроля за таможенной стоимостью товаров

Письмо от 7.05.2013 г. № 99-24/1-02-04/796

Указано, что согласно ч. 5 ст. 54 ТКУ таможенный орган с целью осуществления контроля правильности определения таможенной стоимости товаров имеет право применять различные формы контроля, предусмотренные ТКУ.

В частности, таможенные органы при осуществлении контроля правильности определения заявленной декларантом таможенной стоимости вправе применять форму контроля как контроль сопоставления.

Указанная форма контроля заключается в сопоставлении данных о стоимости товаров, которые заявляет декларант, данным о стоимости таких товаров, которые содержатся в других электронных документах, имеющихся у таможенного органа на момент осуществления таможенного оформления оцениваемых товаров.

Вместе с тем, такое сопоставление осуществляется только с целью проверки достоверности представленных декларантом сведений о стоимости товаров и исключительно для контроля правильности определения таможенной стоимости и выявления потенциальных рисков.

При этом отмечено, что решения таможенных органов по корректировке заявленной декларантом таможенной стоимости принимаются исключительно при наличии оснований, предусмотренных ч. 6 с. 54 ТКУ.

О поездке за границу

Письмо от 17.05.2013 г.

"Актуальная информация по таможенным вопросам для граждан, планирующих поездку за рубеж"

Указано, что согласно ст. 370 ТКУ при пересечении границы **считаются личными**, в частности, такие вещи граждан:

— товары личной гигиены и индивидуальные косметические средства в количестве, которое обеспечивает потребности одного лица на период поездки;

— один фотоаппарат, одна кино- или видеокамера вместе с обоснованным количеством фото-, видео-, кинопленок и дополнительных принадлежностей;

— сотовые (мобильные) телефоны в количестве не более двух штук, пейджеры;

— 0,5 л туалетной воды и/или 100 гр духов;

— спортивное снаряжение — велосипед, удочка рыболовная, комплект альпинистского снаряжения, комплект снаряжения для подводного плавания, комплект лыж, комплект теннисных ракеток, доска для серфинга, виндсерфинга, комплект снаряжения для гольфа, другое аналогичное снаряжение, предназначенное для использования одним лицом.

Подробнее см. блок "Таможня".

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

Порядок предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий

Приказ от 23.04.2013 г. № 245

"Об утверждении порядка предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий"

(Зарегистрирован в Минюсте 18.05.2013 г. под № 765/23297.)

Вступает в силу со дня опубликования.

Этот документ устанавливает порядок допуска украинских авиакомпаний к воздушным линиям на выполнение:

— регулярных международных воздушных перевозок;

— регулярных воздушных перевозок в пределах Украины;

— чартерных воздушных перевозок и авиационных перевозок в других государствах.

Примечание. *Приказ Госслужбы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 24.12.2004 г. № 247 "Об утверждении Положения об авиапредприятии со стороны Украины на эксплуатацию международной воздушной линии" утратил силу.*

Подробнее см. блок "Отраслевое регулирование".

Страхование морских судов, находящихся в госсобственности

Приказ от 24.04.2013 г. № 256

"О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Украины от 17 мая 1999 года № 260"

(Зарегистрирован в Минюсте 15.05.2013 г. под № 740/23272)

Вступает в силу со дня опубликования.

Внесены изменения в Порядок заключения договоров страхования морских судов, находящихся в госсобственности и передающихся судовладельцами во фрахт, аренду, лизинг. Исключены из него положения, согласно которым предприятия заключают договоры морского страхования при координации Морского страхового бюро, а страховщиками могут быть только украинские страховые компании-члены МСБ.

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

Изменен порядок регистрации центров сертификации электронных ключей

Приказ от 29.04.2013 г. № 819/5

"О внесении изменения в Регламент работы центрального заверительного органа"

(Зарегистрирован в Минюсте 13.05.2013 г. под № 713/23245)

Вступил в силу 24.05.2013 г.

Внесены изменения в Регламент работы центрального заверительного органа, который определяет организационно-методологические и технологические условия деятельности центрального удостоверяющего органа (ЦУО) при обслуживании усиленных сертификатов открытых ключей (сертификаты ключей) удостоверяющих центров органов исполнительной власти или других государственных органов (УЦ), центров сертификации ключей (ЦСК) аккредитованных центров сертификации ключей (АЦСК), регистрации, аккредитации УЦ и ЦСК.

Из перечня документов, которые необходимо подавать юрлицам и физлицам-предпринимателям вместе с заявлением о регистрации УЦ и ЦСК, исключена выписка или извлечение из ЕГР юрлиц и физлиц-предпринимателей.

МВД

Порядок выдачи международного водительского удостоверения

Приказ от 22.02.2013 г. № 176

"Об утверждении Изменений в Инструкцию о порядке принятия экзаменов для получения права управления транспортными средствами и выдачи удостоверений водителя"

(Зарегистрирован в Минюсте 30.04.2013 г. под № 701/23233)

Вступает в силу с дня опубликования.

Утверждены изменения в Инструкцию о порядке принятия экзаменов для получения права управления ТС и выдачи удостоверений водителя, утвержденную приказом МВД Украины от 7.12.2009 г. № 515.

В частности, в Инструкцию о порядке приема экзаменов для получения права управления ТС и выдачи удостоверений водителя добавлен порядок выдачи и обмена международного водительского удостоверения, который предусматривает, что:

— международное удостоверение водителя **выдается** сроком **на 3 года** на основании национального удостоверения водителя (по заявлению его владельца), но не больше срока действия национального удостоверения водителя;

— **оформление** и выдача международного удостоверения водителя осуществляются в срок **до 5 рабочих дней** со дня представления необходимых документов;

— для получения (обмена) международного удостоверения водителя лица подают:

- заявление согласно установленному образцу;
- ксерокопию национального удостоверения водителя и предъявляют оригинал этого удостоверения;
- фотографию размером 3,5 х 4,5 см на матовой бумаге;

— после проверки поданных заявителем документов ему сразу возвращается национальное удостоверение водителя.

В случае отказа в выдаче или обмене международного удостоверения водителя в заявление вносится запись с указанием причин и оснований отказа, а именно:

— лишение права управления транспортным средством;

— лицо находится в розыске;

— удостоверение водителя находится в розыске;

— установление факта подделки национального удостоверения водителя;

— окончание срока действия национального удостоверения водителя на дату получения международного удостоверения водителя;

— несоответствие персональных данных заявителя.

ГТСУ

Прекращение направления информации

Письмо от 30.04.2013 г. № 27/2-9/843-ЕП

"Относительно прекращения направления информации"

Извещено, что в связи с реорганизацией ГТСУ, прекращением департамента таможенного аудита, анализа и управления рисками и передачей задач и полномочий по вопросам таможенного аудита ГТСУ в департамент налогового и таможенного аудита Министерства доходов и сборов Украины, руководствуясь приказом Министерства доходов и сборов Украины от 2.04.2013 г. № 19 прекратить направление в департамент таможенного аудита, анализа и управления рисками информации по вопросам, касающимся осуществления таможнями таможенного аудита.

Обновление АСТО "Инспектор-2006"

Письмо от 16.05.2013 г. № 18/12-15-2981-ЕП

"Относительно обновления АСТО "Инспектор-2006"

Сообщено, что на ftp-сервере ДТИТС (ftp://172.20.20.223) в каталоге/Winsp Upgrades, а также на Web-сервере ЕАИС ГТСУ (https://172.20.21.130, https://172.20.21.169), в разделе Информационные ресурсы, подразделении Разработки ДТИТС размещено обновление на версию 4.18.16 программы "Инспектор-2006".

ВССУ

Регистрационный номер учетной карточки налогоплательщика

Письмо от 15.05.2013 г. № 101-739/0/4-13

"О некоторых вопросах указания регистрационного номера учетной карточки налогоплательщика в постановлениях по делам о административном правонарушении"

Указано о необходимости включения в судебные решения по делам, касающимся коррупционных правонарушений, информации о паспортных данных, месте рождения и проживания, дате рождения лиц, в отношении которых выносятся соответствующие решения, а также по делам об административных коррупционных правонарушениях, кроме приведенной информации, также указывается регистрационный номер учетной карточки налогоплательщика.

Анализ норм КУоАП позволяет сделать вывод о том, что **указание данных регистрационного номера учетной карточки плательщика налогов в протоколе об административном правонарушении не требуется**, а потому дело об административном правонарушении должен рассматривать суд и в случае отсутствия таких сведений в протоколе.

Следовательно, отсутствие в протоколе об административном правонарушении и других материалах дела сведений о регистрационном номере учетной карточки налогоплательщика **не может быть основанием** для его возврата для надлежащего оформления уполномоченными лицами, поскольку решение вопроса о привлечении к административной ответственности не требует выяснения сведений о регистрационном номере учетной карточки налогоплательщика.

ВХСУ

Денежные обязательства по договору поставки

Обзорное письмо от 29.04.2013 г. № 01-06/767/2013
"О некоторых вопросах практики применения хозяйственными судами законодательства об ответственности за нарушение денежных обязательств"

В ходе рассмотрения некоторых вопросов практики применения хозяйственными судами законодательства об ответственности за нарушение денежных обязательств отмечено следующее:

— **срок выполнения денежного обязательства**, вытекающего из правоотношений купли-продажи и поставки, установлен специальной нормой ст. 692 ГКУ и **не может зависеть** от обращения кредитора к должнику с требованием в порядке ч. 2 ст. 530 ГКУ;

— **несоблюдение контрагентом своих обязанностей должника не является действием непреодолимой силы**, то есть чрезвычайных и непредотвратимых обстоятельств, вследствие чего должник может быть освобожден от ответственности за нарушение денежного обязательства;

— **уклонение должника от получения на предприятии связи письма**, содержащего требование о выполнении денежного обязательства (отказ от его принятия, неявка на указанное предприятие после получения уведомления о поступлении заказного или ценного письма), **не дает оснований считать требование непредъявленным**;

— одновременное взыскание с участника хозяйственных отношений, нарушившего хозяйственное обязательство по договору, и штрафа, и пени не противоречит законодательству;

— **ставка для исчисления пени** за просрочку платежа по договору **не может превышать двойную учетную ставку НБУ**, действовавшую в период, за который уплачивается пеня;

— при наличии определенных оснований **размер пени**, подлежащей взысканию со стороны, нарушившей обязательства, **может быть уменьшен** по решению хозяйственного суда;

— применение пени **не исключает** одновременного начисления процентов за пользование чужими денежными средствами, в том числе процентов на просроченную сумму оплаты товара, проданного в кредит, поскольку взыскание соответствующих процентов не является ни видом обеспечения выполнения обязательств, ни штрафной санкцией;

— наличие судебного решения об удовлетворении требований кредитора, которое не выполнено должником, не прекращает обязательственных правоотношений сторон договора, **не освобождает** должника от ответственности за невыполнение денежного обязательства и не лишает кредитора права на получение сумм, предусмотренных ч. 2 ст. 625 ГКУ;

— **выражение в договоре денежных обязательств в иностранной валюте не противоречит действующему законодательству**, однако делает невозможным учет рассчитанного Госкомстатом индекса инфляции для обоснования требований, связанных с обесцениванием валюты долга.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

21.05.2013 г.:

— О реализации статьи 85 Закона Украины "О восстановлении платежеспособности должника или признании его банкротом" (Постановление КМУ от 15.05.2013 г. № 339).

22.05.2013 г.:

— Об образовании Координационного центра по вопросам выполнения Межгосударственной программы инновационного сотрудничества государств-участников Содружества независимых государств на период до 2020 года (Постановление КМУ от 29.04.2013 г. № 326);

— О внесении изменений в Положение о Государственном агентстве автомобильных дорог Украины (Указ Президента от 20.05.2013 г. № 292/2013).

24.05.2013 г.:

— О внесении изменения в Регламент работы центрального заверительного органа (Приказ Минюста от 29.04.2013 г. № 819/5).

25.05.2013 г.:

— О ратификации Соглашения о сотрудничестве государств-участников Содружества резависимых государств в борьбе с расхищением культурных ценностей и обеспечении их возвращения (Закон Украины от 18.04.2013 г. № 205-VII);

— О ратификации Соглашения об увековечении памяти о мужестве и героизме народов государств-участников Содружества независимых государств в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов (Закон Украины от 18.04.2013 г. № 204-VII).

ПРОЕКТЫ

Сокращение срока выплаты страхового возмещения по ОСАГО

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в Закон Украины "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств"

Зарегистрирован в ВР 15.05.2013 г. под № 2007а.

Предлагается сократить максимальный срок выплаты страхового возмещения по ОСАГО до 30 дней. Изменения вносятся в ст. 36.2 Закона "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств".

Инструмент для противодействия рейдерству

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в Закон Украины "О государственной регистрации юридических лиц и физических лиц-предпринимателей" (относительно невозможности рейдерских захватов предприятий)"

Зарегистрирован в ВР 15.05.2013 г. под № 2999.

Предлагается установить, что проведение регистрации изменений в учредительные документы предприятия **осуществляется на основании** не копии решения о внесении изменений в учредительные документы, а **оригинала**.

Проект также обеспечивает возможность привлечения к ответственности лиц, виновных в подделке документов с целью рейдерского захвата юридических лиц.

Обязательное декларирование валютных ценностей

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины"

Зарегистрирован в ВР 16.05.2013 г. под № 2023а.

Предлагается внести изменения в Декрет КМУ от 19.02.1993 г. № 15-93 "О системе валютного регулирования и валютного контроля", согласно которому, в частности, валютные ценности и иное имущество, принадлежащие резидентам на праве собственности и находящиеся за пределами Украины, **подлежат обязательному ежегодному декларированию** не в НБУ, а в территориальных органах центрального органа исполнительной власти по вопросам формирования государственной налоговой и таможенной политики в части администрирования налогов и сборов.

За невыполнение резидентами требований по декларированию валютных ценностей и другого имущества будет налагаться **штраф** в размере **10 нмдг** за каждый отчетный период.

Также предлагается уточнить, что санкции, предусмотренные п. 2 ст. 16 Декрета, будут применяться НБУ к банкам, другим финансовым учреждениям и национальному оператору почтовой связи, а территориальными органами центрального органа исполнительной власти по вопросам формирования государственной налоговой и таможенной политики в части администрирования налогов и сборов — к другим резидентам и нерезидентам Украины.

Обжалование решений НБУ о применении финансовых санкций осуществляется в судебном порядке, территориальных органов центрального органа исполнительной власти по вопросам формирования государственной налоговой и таможенной политики в части администрирования налогов и сборов — в административном или судебном порядке.

За переоборудование грузовых ТС нужно платить акцизный налог

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины (относительно налогообложения акцизным налогом легковых автомобилей)"

Размещен на сайте Миндоходов.

Законопроектом, в частности, предусматривается:

— акцизный налог **будет взиматься с легковых автомобилей** и других моторных ТС, **используемых для перевозки людей** (кроме моторных ТС, указанных в товарной позиции 8702 согласно УКТ ВЭД), **включая грузопассажирские автомобили-фургоны**, гоночные автомобили, в т.ч. автомобили, за которые при ввозе на таможенную территорию Украины не поступил акцизный налог и которые в установленном законодательством порядке подаются в органы МВД для регистрации или перерегистрации в связи со сменой модели этих автомобилей;

— **датой возникновения налоговых обязательств** при осуществлении переоборудования неподакцизного ТС в подакцизный легковой автомобиль **является дата окончания переоборудования**. В этом случае акцизный налог уплачивается владельцем такого ТС таможенному органу не позднее даты подачи документов в орган МВД для регистрации или перерегистрации;

— плательщики акцизного налога **при обращении в органы МВД для регистрации** или перерегистрации переоборудованного неподакцизного ТС в подакцизный легковой автомобиль **обязаны предъявить квитанции или платежные поручения** об уплате налога с отметкой банка о дате выполнения платежного поручения.

Тарифы на спецуслуги в морском порту

КМУ. Проект постановления

"О внесении изменения в приложение к постановлению Кабинета Министров Украины от 25 декабря 1996 г. № 1548"

Предполагается, что Мининфраструктуры временно, до создания национальной комиссии, осуществляющей госрегулирование в сфере транспорта, устанавливает тарифы в иностранной валюте на специализированные услуги, предоставляемые в морском порту субъектами естественных монополий по перечню, определенному КМУ.

Тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа ж/д транспортом

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Изменений в Тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом во внутреннем сообщении"

Предполагается, что:

— стоимость проезда пассажиров в общих, плацкартных и купейных вагонах поездов внутреннего сообщения (раздел II) с 1.10.2013 г. будет индексироваться с применением коэффициента 1,1;

— стоимость проезда пассажиров в вагонах 1-го, 2-го и 3-го классов дневного скоростного поезда Интерсити (ИС) будет определяться путем умножения стоимости проезда соответственно в купейном, плацкартном и общем вагонах скорого поезда на коэффициент 1,6;

— стоимость проезда пассажиров в вагоне 2-го класса скоростного поезда Интерсити + (ИС +) с 1.07.2013 г. будет определяться путем умножения стоимости проезда в плацкартном вагоне скорого поезда на коэффициент 1,82, а с 1.10.2013 г. — 1,67.

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Изменений в Тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом в международном сообщении"

Предполагается установить:

— коэффициенты индексации к базовой стоимости билета и плацкарты межгосударственного пассажирского тарифа по календарным периодам на период продажи с 1.06.2013 г. по 30.09.2013 г. (включительно);

— коэффициенты индексации к базовой стоимости билета и плацкарты межгосударственного пассажирского тарифа по календарным периодам с даты продажи 1.10.2013 г.

Организация перевозок пассажиров автотранспортом в международном сообщении

Мининфраструктуры. Проект приказа

"О внесении изменений в Порядок организации регулярных, нерегулярных и маятниковых перевозок пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении"

Обнародован на сайте Мининфраструктуры.

Проект представляет собой новую редакцию порядка, который существенно изменен и дополнен.

Предлагается создать реестр регулярных, специальных регулярных автобусных маршрутов общего пользования международного сообщения, который ведет Мининфраструктуры.

Госинспекция по безопасности на наземном транспорте выдает разрешения украинским и иностранным перевозчикам на выполнение международных перевозок пассажиров.

Организатором международных регулярных перевозок является Мининфраструктуры.

Перевозки разделены на виды:

— регулярные;

— специальные регулярные;

— нерегулярные;

— маятниковые (челночные).

Основанием для выполнения международных регулярных перевозок являются разрешения Мининфраструктуры и компетентных органов иностранных государств.

Международные нерегулярные перевозки, выполняемые одним и тем же перевозчиком по одному и тому же маршруту с постоянным интервалом движения, относятся к международным регулярным перевозкам, или к регулярным специальным перевозкам и нуждаются в процедуре согласования.

Дополнительный (спаренный) рейс на регулярных, специальных регулярных маршрутах должен выполняться с соблюдением следующих требований:

— согласно утвержденному расписанию движения;

— с разницей во времени пересечения границы Украины основным и дополнительным автобусом до 30 минут;

— на законных основаниях использования в достаточном количестве сертифицированных автобусов соответствующего класса;

— при наличии оригиналов разрешительных документов на борту каждого автобуса.

Международные перевозки пассажиров по территории Украины осуществляются по дорогам, по которым выполняются междугородные и межобластные маршруты перевозки пассажиров.

Допуск автобуса, осуществляющего регулярные международные перевозки пассажиров, на режимную территорию пункта пропуска через госграницу Украины осуществляется вне очереди.

Внесен раздел относительно требований к расписанию международного автобусного маршрута для регулярных перевозок пассажиров.

Уменьшено количество документов, необходимых для открытия международной регулярной перевозки:

— копия соглашения о сотрудничестве и паритетном выполнении перевозок на маршруте с иностранным перевозчиком;

— схема международного маршрута;

— расписание;

— график работы и отдыха водителей;

— перечень автобусов;

— копии лицензии на право предоставления услуг;

— копии свидетельств о регистрации транспортного средства.

Для специальных регулярных международных перевозок дополнительно подаются:

— информация о количестве и датах (по отправлению из Украины) выполнения рейсов;

— справка перевозчика о категории пассажиров, которым будут предоставляться транспортные услуги.

Количество разрешений на осуществление международных регулярных перевозок определяется по схеме:

— на каждый автобус, используемый на этом маршруте, — по 1-у разрешению и 2 разрешения в резерве.

Срок действия разрешения на новый регулярный маршрут перевозок — 1 год. Срок продления действия разрешения на выполнение перевозок — 5 лет.

Срок действия разрешения на специальные регулярные международные перевозки составляет не более 5 лет.

Разрешение на международные нерегулярные или маятниковые перевозки действительно на 1 поездку, если иное не предусмотрено в самом разрешении.

Заявление об открытии регулярного международного автобусного маршрута отклоняется, в т.ч.:

— в случае совпадения схемы маршрута и количества остановок со схемой действующего маршрута этого направления и указанными остановками более чем на 50%;

— когда время отправления из начальных пунктов существующих маршрутов совпадает по пути движения автобусов маршрута, который открывается, отличается:

- менее чем на 1 час на маршрутах протяженностью до 100 км;
- менее чем на 2 часа на маршрутах протяженностью от 101 до 500 км;
- менее чем на 3 часа на маршрутах протяженностью от 501 до 1500 км;
- менее чем на 4 часа на маршрутах протяженностью более 1500 км.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В Украине открыта банковская "горячая линия" для импортеров и экспортеров

В Украине открылся бесплатный круглосуточный консультационный сервис для предприятий и компаний, которые занимаются ВЭД. Как сообщили в Приватбанке, который организовал этот сервис, специалисты "Горячей линии ВЭД" помогут правильно составить контракты, подскажут наиболее выгодный порядок и курс купли-продажи валюты, а также порядок бухгалтерского сопровождения внешнеэкономических операций. Получить квалифицированную помощь можно как по телефону, так и по электронной почте.

"К примеру, правильный выбор способа приобретения валюты в том или ином случае поможет компании сэкономить значительные средства при проведении внешнеэкономических сделок. Ежедневно мы обслуживаем тысячи экспортных и импортных контрактов наших клиентов, и 20-летний опыт работы банка на рынке поможет компаниям найти оптимальный ва-

риант оформления своих сделок", — сообщил Андрей Тананков, руководитель бизнес-обслуживания корпоративных VIP-клиентов Приватбанка.

Новый бесплатный сервис для украинских компаний и предпринимателей работает круглосуточно и без перерывов по телефону +380927353216 или электронной почте ved@privatbank.ua. Профессиональные консультации для импортеров и экспортеров могут получить все юрлица независимо от того, в каком банке они обслуживаются и в какой отрасли экономики работают.

Создано Главное управление Миндоходов в Одесской области

24.04.2013 г. в Едином государственном реестре юр- и физлиц-предпринимателей зарегистрировано Главное управление Миндоходов в Одесской области на основании постановления КМУ 20.03.2013 г. 229 "Об образовании территориальных органов Министерства доходов и сборов".

29.04.2013 г. начата процедура прекращения ГНСУ в Одесской области.

Чернобай Александр Васильевич, ранее занимавший должность председателя ГНСУ в Одесской области, приказом Министерства доходов и сборов Украины назначен и.о. начальника Главного управления Миндоходов в Одесской области.

Данная реорганизация не заденет прав налогоплательщиков и субъектов ВЭД и не создаст неудобств и препятствий для качественного предоставления админуслуг. Сеть сервисных центров налоговой службы будет работать в штатном режиме и предоставлять весь спектр услуг.

Адрес Главного управления Миндоходов в Одесской области: 65044, г. Одесса, ул. Семинарская, 5.

РАЗЪЯСНЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ДОХОДОВ И СБОРОВ

Арифметические ошибки в налоговой накладной

Арифметические ошибки, допущенные в налоговой накладной, исправлению не подлежат. Налоговая накладная с ошибками, включая и арифметические, не рассматривается в качестве документа и не может быть основанием для формирования налогового кредита.

Внесение изменений или корректировка показателей налоговой накладной осуществляются в случае корректировки налоговых обязательств плательщика в соответствии со ст.192 Налогового кодекса Украины. А именно, если после поставки товаров или услуг изменяется сумма компенсации их стоимости, включая следующий за поставкой пересмотр цен, перерасчет в случаях возврата товаров или услуг лицу, которое их предоставило, или при возвращении поставщиком суммы предварительной оплаты товаров или услуг.

Также обращаем внимание, что в случае нарушения продавцом порядка заполнения налоговой накладной или порядка ее регистрации в Едином реестре покупатель таких товаров или услуг имеет право приложить к налоговой декларации за отчетный налоговый период заявление с жалобой на поставщика. Это заявление является основанием для включения сумм налога в состав налогового кредита. К заявлению нужно приложить копии товарных чеков или других расчетных документов, удостоверяющих факт уплаты налога в связи с приобретением таких товаров или услуг, или копии первичных документов, составленных в соответствии с Законом Украины "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине", подтверждающие факт получения таких товаров или услуг.

Порядок заполнения налоговой накладной определен ст. 201 Налогового кодекса Украины и приказом Министерства финансов Украины от 1.11.2011 г. № 1379 "Об утверждении формы налоговой накладной и Порядка заполнения налоговой накладной".

Особенности начисления и уплаты экологического налога

Базовый период для экологического налога равен календарному кварталу.

В случае если налогоплательщик не планирует в течение отчетного года осуществления выбросов, сбросов загрязняющих веществ, размещения отходов и образования радиоактивных отходов, то ему необходимо уведомить соответствующий территориальный орган Миндоходов.

Для этого нужно подать заявление по месту расположения источников загрязнения об отсутствии объекта исчисления экологического налога. Заявление составляется в произвольной форме не позднее предельного срока представления налоговой декларации за I квартал отчетного года.

Вопросы начисления и уплаты экологического налога регулируются разделом VII НКУ.

Филиал предприятия не может самостоятельно перейти на уплату единого налога

Юрлицо-предприниматель может самостоятельно избрать упрощенную систему налогообложения, учета и отчетности. При переходе на уплату единого налога такой субъект хозяйствования подает в соответствующий территориальный орган Миндоходов заявление. При этом в таком заявлении указывается информация обо всех филиалах юрлица. Перечень филиалов, в свою очередь, отмечается в свидетельстве плательщика единого налога.

В случае, если юрлицо не может быть плательщиком единого налога, то, соответственно, его представительства, филиалы, отделения и другие обособленные подразделения не могут быть плательщиками единого налога.

Филиалом является обособленное подразделение юрлица, расположенное вне его местонахождения и осуществляющее все или часть его функций. Фили-

алы не являются юрлицами, они наделяются имуществом лица, которое их создало, и действуют на основании утвержденного им положения.

Порядок ведения деятельности на упрощенной системе налогообложения, учета и отчетности определен разделом XIV НКУ.

Сообщайте об объектах налогообложения

Налогоплательщики независимо от выбранной ими системы налогообложения должны сообщать обо всех объектах налогообложения, связанных с их деятельностью. А именно, в течение 10 рабочих дней после регистрации, создания или открытия такого объекта необходимо сообщить о нем в орган Миндоходов, по установленной форме.

Форма отчетности № 20-ОПП "Уведомление об объектах налогообложения или объектах, связанных с налогообложением, или через которые осуществляется деятельность" утверждена приказом Минфина от 9.12.2011 г. № 1588 "Об утверждении Порядка учета плательщиков налогов и сборов".

Непредставление в сроки уведомления об объектах налогообложения влечет наложение штрафа:

— на самозанятых лиц в размере 170 грн.;

— на юрлиц — 510 грн.

В случае неустранения таких нарушений или за те же действия, совершенные в течение года лицом, к которому были применены штрафы за такое нарушение, налагается штраф:

— на самозанятых лиц в размере 340 грн.;

— на юрлиц — 1020 грн.

Ответственность за нарушения установленного порядка регламентирована ст. 117 НКУ.

Расчет суммы сбора за первую регистрацию ТС подается в 10-дневный срок

После первой регистрации в Украине ТС юрлицам необходимо в 10-дневный срок представить расчет суммы сбора за такие ТС. Расчет подается в соответствующий территориальный орган Миндоходов по местонахождению юрлица и по месту регистрации ТС. Форма, по которой необходимо подавать отчетность, утверждена приказом Минфина от 21.12.2012 г. № 1405 "Об утверждении формы расчета суммы сбора за первую регистрацию транспортных средств".

Следует обратить внимание на то, что к расчету обязательно прилагаются копии регистрационных документов, заверенные соответствующим уполномоченным госорганом Украины, который проводил регистрацию ТС.

В то же время, от уплаты сбора за первую регистрацию освобождаются ТС домов-интернатов для престарелых и инвалидов, детских домов-интернатов, пансионатов для ветеранов войны и труда, гериатрических пансионатов, реабилитационных учреждений для инвалидов и детей-инвалидов, которые финансируются из государственного и местного бюджетов.

В перечень включены также легковые автомобили для инвалидов с объемом цилиндров двигателя до 1500 см^3, приобретенные за счет средств государственного и местного бюджетов, и/или безвозмездно переданные инвалидам. В случае смены собственника ТС из вышеупомянутых организаций на любого другого, их новые владельцы обязаны уплатить сбор в порядке и на условиях, предусмотренных разделом VII НКУ.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Одно из ключевых направлений развития инфраструктуры Украины — внедрение проектов по концессии дорог

Об этом заявил вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул во время встречи с представителями международных компаний, входящих в Американскую торговую палату. В ходе встречи обсуждались потенциальные проекты по инвестированию, в частности в дорожную отрасль. "Сегодня уникальное географическое положение Украины и ее колоссальный транзитный потенциал используются лишь на четверть. Именно поэтому для Украины одним из ключевых направлений являются проекты по строительству и реконструкции дорог, в т.ч. и через механизм концессии. Инвестиции в развитие дорожной сети обеспечат не только повышение качества дорог, но и создание логистических центров, хабов, точек перевалки грузов на авиационный, железнодорожный и морской транспорт. Все это — реальные шаги по развитию украинской экономики. Развитие дорожной отрасли и повышение логистического потенциала может повысить ВВП Украины на 5%", — отметил вице-премьер-министр.

Правительство с использованием механизма концессии рассматривает возможность реализации целой серии проектов. Среди них: направление Краковец—Львов—Ривне, первая очередь Большой кольцевой дороги вокруг Киева и другие.

К ТЕМЕ:

"Укравтодор" готовит проекты строительства платных дорог

"Укравтодор" готовит 6 концессионных проектов по строительству дорог с платным проездом. Об этом заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко, сообщает *ЛІГАБізнесІнформ.*

"На сегодня мы готовим концессионные конкурсы для строительства платных дорог. Это те проекты, которые есть в программе развития экономики на 2013—2014 гг. Это Большая кольцевая города Киева, дорога Ривне—Броды—Львов—Краковец, дорога Харьков—Щербаковка—Новомосковск, дорога Киев—Одесса—Крым и дорога от Новомосковска в Крым", — заявил он.

По его словам, платные дороги будут строиться рядом с альтернативными бесплатными. "На платных

дорогах плата может составить в рамках 30 коп. за километр для легкового автомобиля и до 1 грн. — для грузового", — заявил глава "Укравтодора".

ГАИ начала в Крыму операцию "Автобус"

В Крыму с 20 мая по 15 июня Госавтоинспекция проводит комплекс мероприятий под условным названием "Автобус-2013". По данным пресс-службы Управления ГАИ в Крыму, с начала курортного сезона значительно увеличивается интенсивность движения пассажирского транспорта. Операция проводится с целью укрепления транспортной дисциплины и безопасности пассажирских перевозок автобусами, профилактики аварийности на пассажирском транспорте.

Повышенное внимание будет уделяться предприятиям-перевозчикам и водителям, осуществляющим пассажирские перевозки. В ходе отработки будут проверяться законность осуществления перевозок, наличие соответствующих документов, техсостояние ТС. Особое внимание будет обращено на соблюдение водителями автобусов правил перевозки организованных групп детей.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

Новый порядок допуска украинских авиакомпаний к выполнению перевозок на внутренних и международных воздушных линиях

Приказ Мининфраструктуры
от 23.04.2013 г. № 245
"Об утверждении порядка предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий"

Извлечения

Мининфраструктуры Украины сформировало единый четкий механизм допуска авиаперевозчиков к конкретным воздушным линиям. Этот документ устанавливает порядок допуска украинских авиакомпаний к воздушным линиям на выполнение:

— регулярных международных воздушных перевозок;

— регулярных воздушных перевозок в пределах Украины.

Порядок предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий разработан в соответствии с Воздушным кодексом Украины и стандартами и рекомендованными практиками Международной организации гражданской авиации (ICAO). Документ соответствует тенденциям развития мировой отрасли авиаперевозок.

В отличие от предыдущего приказа, согласно которому право на эксплуатацию воздушной линии оформлялось в виде приложения к лицензии на перевозку пассажиров и груза воздушным транспортом, новый приказ предусматривает оформление отдельного документа о праве на эксплуатацию каждой воздушной линии.

Обязательным условием предоставления и использования прав на эксплуатацию воздушных линий является наличие сертификата эксплуатанта, соответствующей лицензии, а также отсутствие у авиаперевозчика просроченной задолженности за услуги по аэронавигационному и аэропортовому обслуживанию.

Заявления авиаперевозчиков будет рассматривать комиссия по формированию и реализации госполитики относительно эксплуатации воздушных линий. В состав комиссии войдут представители Мининфраструктуры и Госавиаслужбы. Если межправительственным соглашением о воздушном сообщении установлено существенное ограничение количества назначенных на линии авиаперевозчиков, то комиссия будет устанавливать срок действия права (назначения). Это позволит избежать монополизации отдельных маршрутов и повысить уровень конкуренции на рынке.

Для получения права на эксплуатацию воздушной линии авиаперевозчик должен подать в Мининфраструктуры заявление и пакет документов, который четко определен порядком. Кроме сведений о парке воздушных судов, копий сертификатов летной годности, полисов по обязательному авиастрахованию, программы авиабезопасности, авиаперевозчик также подает расчетный бизнес-план на срок не менее 3 лет, в котором указывает прогнозируемый пассажиропоток, план операционных расходов и доходов, ценовую политику и среднюю стоимость авиабилетов, уровень услуг на борту воздушного судна, маркетинговый анализ рынка воздушной линии, целевые категории пассажиров, разветвленность систем продажи и бронирования авиабилетов.

Т.о., комиссия будет иметь полную информацию для принятия взвешенных решений о предоставлении авиаперевозчику права на эксплуатацию воздушной линии, которая, в свою очередь, даст возможность более эффективно использовать воздушные линии, способствовать увеличению объемов авиаперевозок, развитию аэропортов, расширению географии полетов, диверсификации продукта и снижению стоимости авиабилетов.

При предоставлении права на эксплуатацию воздушной линии комиссия может устанавливать особые условия, чтобы вместе с предоставлением прав на высокодоходные линии обязать авиаперевозчиков выполнять рейсы по социально важным маршрутам, прежде всего развивать внутренние перевозки в пределах Украины. Это увеличит мобильность населения, а также будет способствовать развитию региональных аэропортов.

Решение комиссии принимается открытым голосованием членов комиссии. Заседание комиссии проводится с участием представителей авиаперевозчиков.

Порядком также расширен перечень условий, на основании которых комиссия может аннулировать право на эксплуатацию воздушной линии:

— в случае нарушения авиаперевозчиком особых условий и обязанностей;

— установления между авиаперевозчиками отношений контроля;

— неосуществления эксплуатации воздушной линии в течение 12 месяцев;

— аннулирования сертификата эксплуатанта или лицензии.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Результаты работы по контролю судов государством порта и государством флага

В 1 квартале 2013 г. инспекторами "Укрморречинспекции", в функциональные обязанности которых входит контроль судов государством порта (Port State Control Officers), осуществлено 330 проверок, из них 217 — с замечаниями и 96 повторных проверок судов под иностранными флагами. По результатам проверок выявлено 751 замечание, задержаны 4 судна.

Наибольшее количество замечаний получили следующие типы судов: сухогрузные (433 замечания), насыпные/балкеры (230 замечаний) и наливные/танкеры (93 замечания).

Наиболее типичные категории нарушений требований:

— противопожарных средств и систем — 19,3%;

— спасательных средств и оборудования — 13,9%;

— навигационного оборудования и безопасности судовождения — 12,8%;

— условий труда и отдыха судового персонала — 9,4%;

— ведения судовой документации — 7,7%;

— судовых документов и свидетельств — 7,3%;

— аварийных судовых систем — 5,9%;

— состояния корпуса — 5,4%;

— предотвращение загрязнения окружающей среды — 3,4%;

— радионавигационного и радиооборудования — 3,1%;

— двигателей, двигателей и вспомогательных механизмов — 2%;

— другие замечания — менее 2%.

Кроме того, в течение отчетного периода в иностранных портах проведено 44 проверки судов под украинским флагом, 36 из них с замечаниями, а также 3 проверки, которые привели к задержке судов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

С 26 мая введен в действие новый график движения поездов на 2013—2014 гг.

Как сообщил 22.05.2013 г. на брифинге начальник главного пассажирского управления "Укрзалізниці" А. Иванько, разработанный график движения рассчитан на курсирование 291 пары пассажирских поездов, из которых 189 пар — формирования "Укрзалізниці".

Из общего количества 291 пары пассажирских поездов в новом графике будут курсировать 164 пары круглогодичных, 93 пары сезонных поездов и 34 пары по необходимости, в зависимости от пассажиропотока.

Из сформированных "Укрзалізницею" 189 пар поездов — 120 пар круглогодичных, 36 пар сезонных и 33 пары будут назначаться при необходимости.

Для обеспечения летних пассажирских перевозок в 2013 г. капитально было отремонтировано 500 вагонов и 4032 — обновлено другими видами ремонта. Всего из имеющихся в наличии 4532 пассажирских вагонов 262 — вагоны СВ, 1705 — купейные, 2373 — плацкартные, 144 — межобластные с местами для сидения, 23 вагона-ресторана и 25 багажных вагонов.

Конструктивно только 1664 пассажирских вагона (или 36,7% от общего количества) оборудованы системой кондиционирования воздуха. Другие вагоны — т.н. естественной вентиляцией.

Для скоростных маршрутов подготовлено 10 скоростных электропоездов производства компании Hyundai Rotem и 2 скоростных электропоезда производства компании Skoda Vagonka.

По словам А. Иванько, с введением нового графика движения поездов на 2013—2014 гг. "Укрзалізниця" продолжит развивать направления скоростного движения. Тем не менее пассажирам будет предоставлено право выбора между дневными скоростными поездами и традиционными ночными.

Начиная с 26.05.2013 г. жители Донецкого, Днепропетровского и Харьковского регионов смогут воспользоваться скоростными поездами Интерсити+, чтобы доехать до мест отдыха в АРК. Расстояние от Харькова до Симферополя скоростные поезда будут преодолевать за 6 часов 52 мин., Донецк—Симферополь — за 6 час. 43 мин. и Днепропетровск—Симферополь — за 4 час. 55 мин.

Ночные поезда также сохраняются. В частности, на этих направлениях будут курсировать следующие ночные поезда:

№ 028 Киев—Севастополь	№ 090 Днепропетровск—Симферополь	№ 030П Симферополь—Москва
№ 86 Львов—Симферополь	№ 056О Сумы—Симферополь	№ 240П Симферополь—Мурманск
№ 12 Киев—Симферополь	№ 081О Харьков—Симферополь	№ 228Д Луганск—Симферополь
№ 88 Ковель—Симферополь	№ 270П Севастополь—С.-Петербург	№ 177Д Донецк Симферополь
№ 282 Киев—Симферополь	№ 008Д Симферополь—С.-Петербург	№ 047Д Донецк—Севастополь
№ 040 Киев—Севастополь	№ 68П Симферополь—Москва	№ 342Д Луганск—Симферополь

Значительно расширится выбор поездов для жителей Запорожского региона. В частности, маршрут следования утреннего поезда Интерсити+ сообщением Киев—Днепропетровск (время движения 5 час. 15 мин.) продлен до Запорожья; общее время поезда в пути — 6 час. 50 мин. Также через областной центр будут курсировать скоростные электропоезда № 175/176 Харьков—Симферополь—Харьков и № 177/178 Донецк—Симферополь—Донецк. Учитывая спрос на скоростные поезда, курсирующие между Киевом и Харьковом, на этом маршруте введена третья пара поездов (ранее она назначалась лишь на отдельные даты).

Среди нововведений — открытие нового маршрута Интерсити Киев—Тернополь (общее время в пути — 5 час. 55 мин).

С введением в действие нового графика движения пассажирских поездов на 2013/2014 гг. для удобства жителей левого берега Киева на ст. Дарница была назначена остановка 19 парам пассажирских поездов, в т.ч.:

№ 4/3 Киев—Москва—Киев	№ 171/172 Сумы—Киев—Сумы	№ 189/190 Сумы—Киев—Сумы
№ 21/22 Москва—Киев—Москва	№ 93/94 Минск—Одесса—Минск	№ 84/83 Мариуполь—Киев—Мариуполь
№ 42/41 Киев—Москва—Киев	№ 184/183 Киев—Шостка—Киев	№ 155/156 Харьков—Киев—Харьков (Интерсити +)
№ 54/53 Киев—С.-Петербург—Киев	№ 186/185 Киев—Шостка—Киев	№ 161/164 Харьков—Киев—Харьков (Интерсити +)
№ 20/19 Киев—Луганск—Киев	№ 148/147 Одесса—Киев—Одесса	№ 163/162 Харьков—Киев—Харьков (Интерсити +)
№ 134/133 Луганск—Киев—Луганск	№ 182/182 Киев—Симферополь—Киев	№ 180/179 Полтава—Кременчуг—Киев
№ 63/64 Харьков—Киев—Харьков		

По словам А. Иванько, от ст. Дарница организовано сообщение со следующими городами: Кременчуг, Луганск, Львов, Мариуполь, Москва, Минск, Одесса, Полтава, С.-Петербург, Симферополь, Сумы, Харьков и Шостка.

Начальник главного пассажирского управления "Укрзалізниці" также сообщил, что в новом графике движения поездов на 2013—2014 гг. будет упрощена процедура прохождения таможенного контроля в международных поездах

С введением нового графика движения пассажирских поездов на 2013—2014 гг. "Укрзалізниця" изменит в поезде № 53/54 Киев—С.-Петербург процедуру прохождения таможенного контроля: таможенные и пограничные процедуры будут осуществляться в пути следования поезда на участке Чернигов—Горностаевка. Данное нововведение позволит поезду сократить время в пути на 45 мин. (расстояние между Киевом и С.-Петербургом будет преодолеваться за 22 ч. 26 мин.). Нововведение также сделает пребывание пассажиров в пути более удобным.

Также с целью создания комфортных условий для пересечения российско-украинской госграницы и избежания остановок пассажирских поездов на границе в ночное время будет изменен порядок прохождения погранично-таможенного контроля в пассажирском поезде № 6/5 Киев—Москва.

Все погранично-таможенные процедуры в поезде № 6 Киев—Москва будут начинаться за 25 мин. до отправления состава в вагонах и на платформе вокзала Киев-Пассажирский. При движении поезда в обратном направлении контрольные операции будут осуществляться на пути следования поезда от ст. Дарница до ст. Киев. Предусмотрен безостановочный пропуск только по территории Украины (безостановочный пропуск по территории РФ согласовывается с контролирующими органами РФ).

Ранее данная технология прохождения таможенного контроля была внедрена в поезде № 2/1 Киев—Москва, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Также на брифинге начальник главного управления пригородных пассажирских перевозок железнодорожного транспорта И. Мариненко сообщил, что **в графике движения на 2013—2014 гг. будут курсировать 43 пары региональных поездов и 790 пар пригородных поездов.** По его словам, для осуществления перевозок в местном и пригородном сообщении будут использоваться 14 рельсовых автобусов, 115 дизель-поездов и 300 составов электропоездов, в т.ч. для региональных поездов — 11 дизель-поездов, 28 электропоездов и 4 рельсовых автобуса.

Наибольшее количество региональных поездов будет курсировать на Юго-Западной ж/д — 25 пар. На Южной ж/д будут курсировать 6 пар региональных поездов, на Львовской ж/д — 5 пар, на Одесской ж/д — по 3 пары, на Приднепровской ж/д — 1 пара.

В новом графике движения назначены следующие пригородные поезда:

— на Юго-Западной ж/д:	
№ 6253/6256 Казатин—Шепетовка	№ 6255/6254 Казатин—Бердичев
— на Приднепровской ж/д (на летний период):	
№ 6702/6701 Днепропетровск—Таврийск	№ 6703/6704 Таврийск—Геническ
№ 6901/6902 Кривой-Рог—Запорожье-2	№ 6909/6904, № 6903/6910 Запорожье—Мелитополь
№ 6907/6906, № 6905/6908 Мелитополь—Геническ	

Кроме того, на 1 час ускорены региональные поезда № 831 Киев—Гречаны, № 827 Киев—Рахны на Юго-Западной ж/д.

Для улучшения обслуживания и удовлетворения потребностей пассажиров в перевозках:

— на ЮЗЖД до ст. Лепесовка продлен маршрут следования регионального поезда № 803/804 Хмельницкий—Шепетовка, обслуживаемый рельсовым автобусом. Также до ст. Рахны продлен маршрут поезда № 827 Киев—Жмеринка;

— на Львовской ж/д до ст. Хотислав продлен маршрут следования пригородных поездов № 6309/6310, № 6315/6316 Ковель—Заболотье.

С целью рационального использования подвижного состава изменен график движения:

— на Приднепровской ж/д рельсовый автобус в летний период будет курсировать на участках Джанкой—Феодосия, Феодосия—Владиславовка (вместо Джанкой—Вадим—Феодосия);

— на Юго-Западной ж/д для обеспечения перевозки пассажиров в пригородном сообщении на участке Казатин—Жмеринка изменено расписание пригородного поезда № 6307, который будет отправляться со ст. Казатин в 18:43 и прибывать на ст. Жмеринка в 21:01;

— на Львовской ж/д для обеспечения подвоза людей на работу и осуществления пересадки на поезда в направлении Луцка и Симферополя изменено расписание движения поезда № 6317 Сарны—Ковель (отпр. в 4:07, приб. в 7:45) и поезда № 6319 Сарны—Ковель (отпр. в 8:40, приб. в 11:40).

Обновление локомотивного парка украинских железных дорог будет осуществляться на производственных мощностях "Луганcsктепловоза"

Между "Укрзалізницею" и ПАО "Луганcктепловоз" будет заключен договор на поставку 300 грузовых магистральных электровозов постоянного и переменного тока. Эти намерения задекларированы в Протоколе, подписанном на предприятии 16.05.2013 г. по результатам совещания под председательством первого заместителя гендиректора "Укрзалізниці" Николая Сергиенко. В протоколе учтены все пожелания и предложения заказчика и производителя.

В совещании приняли участие руководители около 15 ведущих украинских предприятий транспортного машиностроения, таких как заводы "Трансмаш" (Луганск), "Электротяжмаш" (Харьков), "МДС" (Днепропетровск), "СЭМЗ" (Смела), "Хартрон-Экспресс" (Харьков) и другие. Главным вопросом повестки дня было выполнение постановления КМУ об обновлении локомотивного парка украинских железных дорог, в частности размещение на производственных мощностях ОАО "Луганcктепловоз" масштабного заказа на изготовление 300 грузовых электровозов постоянного и переменного тока.

При этом предусмотрено достижение максимально допустимой локализации производства электровозных систем, узлов и агрегатов на украинских предприятиях. Срок полного изготовления обсуждаемой партии локомотивов — до окончания 2016 г. Стоимость предполагаемого заказа — около 12 млрд грн.

Первый заместитель гендиректора "Укрзалізниці" Николай Сергиенко отметил, что руководство страны поставило задачу развивать отечественное транспортное машиностроение, чему должно способствовать размещение заказов на производство нового современного подвижного состава на украинских предприятиях. "Луганcктепловоз", находясь в собственности компании "Трансмашхолдинг", остается заводом, который работает на украинскую экономику, пополняет налоговыми отчислениями бюджет региона и страны, предоставляет рабочие места нескольким тысячам граждан Украины.

Кроме того, на базе депо Ясиноватая создается сервисный центр по обслуживанию этих электровозов. На совещании отметили, что решение о производстве новых электровозов в Луганске взаимовыгодное и для производителей, и для железнодорожников. Для украинских заводов, задействованных в реализации проекта, это станет мощным стимулом к увеличению объемов выпуска продукции, совершенствованию технологических процессов. А "Укрзалізниця", пополняя локомотивный парк отечественной техникой, сможет уменьшить эксплуатационные расходы, а также расходы на ремонт и обслуживание.

Для реализации этого проекта планируется использовать лизинговую схему финансирования. Тендер на предоставление лизинга уже объявлен. Н. Сергиенко выразил уверенность, что проект будет успешно реализован в течение 2013—2016 гг. В 2015 г. завод должен выйти на производственную мощность 100 электровозов (200 секций) в год. Уровень локализации производства на "Луганcктепловозе" уже в 2014 г. составит 30%, а в 2015 г. достигнет 75% для электровозов постоянного тока и 60% — для электровозов переменного тока. К этому времени украинские предприятия, поставщики комплектующих узлов и агрегатов для производства электровозов, должны будут значительно увеличить свои объемы производства.

Заместитель технического директора ОАО "Луганcктепловоз" Валерий Догадин проинформировал собравшихся о том, что предложение "Укрзалізниці" об изготовлении электровозов постоянного и переменного тока с обеспечением сборочного производства комплектующими деталями украинского производителя, т.е. локализацией на предприятиях Украины выпуска основных электровозных систем, узлов и агрегатов, тщательно проработано специалистами завода. Для реализации проекта на заводе планируют установить новое современное оборудование. Представители возможных заводов-поставщиков также сообщили о готовности к участию в процессе изготовления указанной партии локомотивов для "Укрзалізниці".

Н. Сергиенко отметил, что отбор предприятий-поставщиков комплектующих узлов и систем будет тщательным, честным и прозрачным. Главными критериями оценки станут предлагаемая цена, качество и надежность работы устройств, а также условия дальнейшего сервисного обслуживания.

Logist'FEST

яркая встреча ярких профессионалов!

7 июня 2013 г., Киев, загородный комплекс «Казацкий стан»

Спикеры:

Олег КАРМАЗИНСКИЙ, руководитель департамента логистики, «ЮГ-КОНТРАКТ»

Александр ТАРАНИШИН, заместитель генерального директора ЧАО «Чумак»

Александр СОКОЛЕНКО, старший консультант, менеджер проектов Apple Consulting

Ксения ВАЛИЕВА, директор департамента управления цепями поставок, UPECO (Украина)

Виктор БАРАНОВСКИЙ, эксперт направления «Логистика», «АСТОР-Украина»

Евгений КРИВЧЕНКО, директор департамента управления цепями поставок, UPECO (Россия)

Елена ПАВЛОВА, ведущий специалист СНГ по оптимизации затратных частей бизнеса

Денис ДУБИНА, руководитель департамента управления цепями поставок, торговая сеть «ЭЛЬДОРАДО»

Евгений ПАВЛОВ, заместитель генерального директора по логистике «Фудмаркет» (торговая сеть «Велика кишеня»)

Сергей РОМАНЮК, экс-директор по развитию логистики ТД «Перекресток», сети магазинов «Пятерочка», «Карусель»

Марианна ЛУЦИВ, HR-директор дистрибуционной компании ТД «Элит»

Антон ДОВГАНИН, ведущий специалист логистического оператора Key Logistics группы компаний «Фармпланета»

Сергей ЗВИРЯКА, руководитель отдела логистики фармацевтического направления ООО «СУМАТРА ЛТД» («КОСМО»)

Владислав КУРАЕВ, директор по логистике ООО «Крымская Водочная Компания»

Зарегистрируйтесь до 27 мая 2013 г. и получите **скидку 10%**

Подписчикам журнала «Дистрибуция и логистика» – дополнительная **скидка 30%**

- Два потока актуальной информации
- Более 250 участников
- Лучшие практики + интерактивные обсуждения

Полная программа на сайте **www.logfest.info**

Телефоны: (044) 257-85-65, (067) 709-29-58

Организатор

Дистрибуция и логистика

Стратегический партнер

Курьер

Партнер

Raben

your partner in logistics

При поддержке

zammler

Пятизвездочный партнер

Коктебель

Генеральный телевизионный партнер

Перший діловий телеканал

Информационная поддержка

Pharma, FOOD Technologies & Equipment, Транспорт, All Retail, RetailStudio, PRORetail.info, ВУС, KOMPASS Connects business to business, КПТ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

В городах Украины днем ограничат движение фур

Движение грузовиков через украинские города вскоре будет ограничено в дневное время — когда температура воздуха поднимется выше отметки 27°С, сообщил Евгений Прусенко, глава корпорации "Укравтодор".

С 1 июня проезд автопоездов по херсонским дорогам в дневное время ограничат

Для сохранения дорожного покрытия в период длительной знойной погоды (температура воздуха больше 28°С), при которой усиливается разрушительное действие тяжеловесных ТС на покрытие, в области будут ограничения проезда тяжеловесных автопоездов по дорогам общего пользования. Соответствующее распоряжение издано в Херсонской облгосадминистрации.

Согласно документу Служба автомобильных дорог в Херсонской области должна к 1.06.2013 г. определиться с перечнем отдельных участков дорог, по которым будет ограничение движения автотранспортных средств общим весом более 24 т и осевой нагрузкой 7 т с 8:00 до 20:00 включительно.

В то же время, ограничение движения не распространяется на транспортные средства, которые осуществляют перевозку скоропортящихся грузов, а также на те, которые используются при ликвидации последствий стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций.

Для сохранения покрытия автодорог общего пользования на участках дорог, где расчетная прочность покрытия не соответствует нормативной и существует угроза его разрушения, будут установлены соответствующие дорожные знаки 3.16 "Движение транспортных средств, нагрузка на ось которых превышает ... т, запрещено".

Рейтинг самых опасных дорог Украины

В составленном рейтинге самых опасных дорог Украины на первом месте — трасса Житомир—Бердичев.

Наиболее разбитыми автотрассами в Украине считаются:

— Житомир—Бердичев: здесь полотно, изрытое несчетным количеством ям, похоже на дуршлаг. Передвигаться можно лишь по обочине;

— Павлоград—Донецк: у некоторых смельчаков, которые рискнули преодолеть полностью данную автотрассу с глубокими впадинами, отскакивала выхлопная система;

— Решетиловка—Днепропетровск: местами эта трасса переходит плавно в дорогу, напоминающую обычную грунтовку;

— Летичев—Хмельницкий: по тому участку дороги, который ближе к городу Летичев, скоростной режим передвижения устремляется к нулю;

— Одесса—Березовка: автолюбители между собой называют такую трассу "порцией экстрима". Здесь глубочайшие ухабы, живописные разломы и трещины;

— Тернополь—Львов: поездку по здешней провальной дороге не выдерживает подвеска не только легковых, но даже грузовых машин — на КамАЗе рессоры лопаются;

— Белая Церковь—Умань: состояние автотрассы водители характеризуют коротко: как после бомбежки. Здесь движение затруднено, а через каждые пятьдесят—семьдесят метров встречаются выбоины и ухабы;

— Житомир—Любар: складывается впечатление, что каждые десять метров данной трассы делали попеременно украинские и зарубежные строители: ровные участки сменяют разбитые;

— Кременец—Белая Церковь: данное направление дальнобойщиками прозвано "дорогой Второй мировой", поскольку во время движения поездка сопровождается воронками, что растянулись на обе полосы;

— Львов—Луцк: автомагистраль, покрытая колдобинами, испытывает нервы автоводителей и подвески на прочность практически через каждые сто метров.

РОССИЯ

Пропускную способность платного участка трассы М-4 "Дон" увеличили вдвое

Пробки на платном участке федеральной трассы М-4 "Дон" ликвидированы. Пропускная способность платного участка км 48—71 автодороги в Московской области увеличена в 2 раза. Раньше пробки возникали из-за очередей в пунктах оплаты — шлюзах. Теперь их стало в 2 раза больше, 28. Восемь из них работают по принципу реверсивного движения.

Это позволяет контролировать ситуацию на дороге и при необходимости увеличивать число шлюзов до 18 единиц в одну сторону.

При этом при движении в сторону Москвы оплата по-прежнему будет взиматься при въезде на платный участок, а при движении из Москвы — оплачивать проезд автомобилисты будут при выезде с платного участка, сообщает *Transinfo.by*.

ТАДЖИКИСТАН

Введение сезонных ограничений массы и нагрузок на оси ТС

Для недопущения разрушения покрытий указанных автодорог ежегодно с 1 мая по 31 августа при температуре дневного воздуха свыше 25°С в Республике Таджикистан устанавливается сезонное ограничение массы и нагрузок на оси при движении по автодорогам общего пользования.

№	Наименование автомобильных дорог общего пользования, на которых действует сезонное ограничение массы и нагрузки на оси ТС при их движении
1.	МД01 — Душанбе—Чанак (Худжанд—Бустон—граница Республики Узбекистан)
2.	МД02 — Душанбе—Турсунзода—граница Республики Узбекистан)
3.	МД04 — Душанбе—Кульма (через Вахдат—Дангара—Куляб—Хорог—граница Китайской Народной Республики)
4.	МД07 — Вахдат—Рашт—Джиргиталь—граница Кыргызской Республики
5.	МД08 — Гулистон—Фархор—Пяндж—Дусти—граница Исламской Республики Афганистан
6.	МД10 — Курган-Тюбе—Дангара
7.	МД11 — Кызыл—Кала-Джарбужа (через Кубодиен—Шаартуз—Айвадж—граница Республики Узбекистан)
8.	МД09 — Душанбе—Курган-Тюбе—Нижний Пяндж—граница Исламской Республики Афганистан
9.	МД13 — Айни—Пенджикент—граница Исламской Республики Афганистан
10.	МДМ14 — Истаравшан—Зафарабад—граница Республики Узбекистан
11.	МДМ14 — Канибадам—Дехмой
12.	МД15 — Истаравшан—Зафарабад—граница Республики Узбекистан
13.	МД17 — Исфара—Ворух—граница Кыргызской Республики
14.	МД19 — Гафуров—Булак—Пунган—граница Республики Узбекистан

Допустимые параметры массы и нагрузок на оси ТС в период сезонного ограничения при движении по автомобильным дорогам общего пользования

Тип осей автотранспортного средства	Допустимые массы (тонна)
Нагрузка на ось:	
Для сдвоенных осей:	
расстояние между осями от 0,5 м до 1 м	7,2
расстояние между осями от 1,0 м до 1,3 м	8,4
расстояние между осями от 1,3 м до 1,8 м	9,6
расстояние между осями от 1,8 м	10,8
Для строенных осей:	
расстояние между осями от 0,5 до 1 м	9,6
расстояние между осями от 1,0 м до 1,3 м	11,1
расстояние между осями от 1,3 м до 1,8 м	12,3
расстояние между осями от 1,8 м	13,5

Получена квота разрешений по территории Туркменистана в 2013 г.

Мининфраструктуры Украины получена квота разрешений на осуществление украинскими автоперевозчиками международных грузовых перевозок по территории Туркменистана в 2013 г. В частности, туркменской стороной предоставлено Украине 400 бланков разрешений на выполнение перевозок грузов в двустороннем и транзитном сообщении и 100 бланков разрешений на выполнение перевозок грузов в/из третьих стран.

Исчерпаны квоты разрешений

Госинспекция Украины по безопасности на наземном транспорте сообщает, что на 22.05.2013 г. годовая квота разрешений Азербайджана (универсальные) и Республики Узбекистан (двусторонние), а также квота 2 квартала 2013 г. разрешений РФ (на выполнение перевозок в/из третьих стран) и квота 1 полугодия 2013 г. разрешений Республики Беларусь (как транзитных, так и двусторонних) почти исчерпана.

Перевозчикам рекомендуют избегать проезда по территории Румынии

Мининфраструктуры Украины рекомендует перевозчикам избегать транзитного проезда по территории Румынии в связи с акцией протеста, которая началась в стране с 23.05.2013 г.

Акция протеста вызвана требованиями румынских перевозчиков изменить некоторые положения действующего законодательства и продлится, по предварительным прогнозам, около двух недель.

При этом предполагается, что румынские перевозчики полностью остановят свою деятельность и будут блокировать въезд любых грузовиков в крупные города по всей территории Румынии.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

В летнем сезоне т.г. **расписание регулярных рейсов Львовского аэропорта будет дополнено широкой чартерной программой**. По сообщению пресс-службы, в частности пассажирам будут доступны рейсы на следующие направления:

— Симферополь (8 рейсов в неделю, авиакомпании "ЮТэйр-Украина" и Khors);
— Салоники (2 рейса в неделю, Astra);
— Баку (2 раза в неделю, Azerbaijan Airlines);
— Рим (раз в неделю, "МАУ");
— Сургут (раз в неделю, UTair);

— Тиват (2 раза в неделю, Air Onix, Windrose, Khors);

— Бургас (3 раза в неделю, Air Onix, Windrose);

— Ираклион (2 раза в неделю, Windrose);

— Анталия (7 раз в неделю, Windrose, "ЮТэйр-Украина", "МАУ");

— Ларнака (2 раза в неделю, Windrose);

— Хургада (2 раза в неделю, "МАУ");

— Афины (раз в неделю, Khors);

— Даламан (раз в неделю, Khors);

— Задар (2 раза в неделю, Khors).

Кроме того, пассажирам будут доступны уже популярные маршруты в Мюнхен, Варшаву, Вену, Стамбул, Венецию, Милан, Дортмунд, Киев и Москву, сообщает *aviation.com.ua.*

***

Начиная с 6.06.2013 г., греческая авиакомпания **Aegean Airlines** будет выполнять сезонный рейс **Киев (Жуляны)—Каламата (Греция).**

Рейсы будут выполняться из Киева по четвергам. Стоимость перелета в обе стороны — 2680 грн., сообщает *airlife.ua.*

***

С 7.06.2013 г. турецкая авиакомпания **Atlasjet** начнет совершать полеты по маршруту **Стамбул—Симферополь—Стамбул**. Рейсы будут выполняться 4 раза в неделю. Представители авиакомпании обещают, что стоимость перелетов будет значительно ниже, чем у других турецких компаний, сообщает *an.crimea.ua.*

***

С 24.05.2013 г. **АК "ЮТэйр"** открывает ежедневный рейс **Москва—Одесса.** Рейсы из Москвы будут выполняться из терминала А аэропорта "Внуково".

Рейс UT 795 вылетает из "Внуково" в 11:45 и прибывает в Одессу в 12:45, обратный рейс из Одессы вылетает в 14:25 и прибывает в Москву в 17:25. Время указано местное. Полеты выполняются на Boeing 737-500, сообщает *aviaport.ru.*

***

В мае т.г**. АК "МАУ"** увеличивают частоту выполнения рейсов из Киева в некоторые города Европы. В частности, рейс **Киев—Париж** перевозчик будет выполнять до 4 раз в неделю, время вылета из аэропорта "Борисполь" в 6:40, 9:40, 12:30 и 17:45. Кроме того, "МАУ" сделает ежедневными рейсы **Киев—Брюссель** (время вылета — 10:55), **Киев—Барселона** (9:40), **Киев—Милан** (10:40), **Киев—Рим** (10:00), **Киев—Хельсинки** (10:55).

Частота рейсов **Киев—Мадрид** увечится до 3 в день (время вылета — 6:10, 9:40 и 13:40).

Частота рейсов Киев—Одесса будет увеличена до 2 в день, а рейсов Киев—Симферополь — до 3 в день, сообщает *aviabiletkiev.com.ua.*

***

С 21.05.2013 г. **АК "МАУ"** начала выполнять прямые рейсы по маршруту **Киев—Нижневартовск—Киев** (РФ). На линии будут работать самолеты Boeing 737 и Embraer 190 с двумя классами обслуживания — бизнес и эконом.

На первом этапе освоения направления Киев—Нижневартовск рейсы по данному маршруту будут выполняться дважды в неделю — из Киева в Нижневартовск по вторникам и пятницам, по средам и субботам — в обратном направлении.

Начиная с 8.06.2013 г., в расписание добавятся рейсы из Киева по субботам (по воскресеньям — в обратном направлении), а с 23.06.2013 г. — по четвергам и воскресеньям (по пятницам и понедельникам — в обратном направлении).

***

Летом т.г. **АК "МАУ"** планирует начать реализацию прямых авиарейсов из Баку в пять городов Украины. В частности, 8.06.2013 г. планируется начало полетов по маршрутам **Одесса—Баку** и **Донецк—Баку**.

Также в летний период планируется открытие рейсов из Львова, Симферополя и Ивано-Франковска в Баку. Дату начала полетов в компании не назвали. Кроме того, в авиакомпании затруднились сказать, будут ли авиарейсы по этим маршрутам регулярными или сезонными, сообщает *ЦТС.*

***

Georgian Airways прекратила полеты по маршрутам **Тбилиси—Киев и Батуми—Киев.** Ранее от полетов между Киевом и Тбилиси отказалась авиакомпания "ЮТэйр Украина".

Справка. *В пиковый период из Киева в Грузию летало сразу пять авиакомпаний: Georgian Airways, "ЮТэйр Украина", "Визз Эйр Украина", "МАУ" и FlyGeorgia.*

Причина, по которой грузинский перевозчик мог свернуть рейсы, — перенасыщенность рынка или же ценовая война между компаниями, сообщает aviaport.ru.

Акция от АК "МАУ" для рейсов Киев—Батуми

До конца июня т.г. авиакомпания "МАУ" продает билеты на рейсы Киев—Батуми по цене от $140. При покупке билета до 31.05.2013 г. путешествие со скидкой возможно до 30.09.2013 г. На некоторые даты лета цены даже ниже заявленных — $130 в обе стороны, сообщает *avianews.com.ua.*

***

АК "МАУ" информирует о новых туристических направлениях. Теперь пассажиры могут оформить в одном билете как регулярные, так и чартерные рейсы в Пальма де Майорку, Энфид, Пул, Сплит, Салоники и много других направлений.

Расписание рейсов (время местное, вылет из "Борисполя", Терминал D)

Туристическое направление	Период	Рейс	Вылет	Прибытие
Пальма де Майорка, Испания	по вторникам в период 4.06—17.09.2013 г.	PS1251/52	14:30—17:40	18:40—23:45
	по пятницам в период 7.06—27.09.2013 г.		15:40—18:30	19:30—00:45+1
Энфида, Тунис	по 2, 3, 5, 7 дням недели в период 19.05 —13.10.2013 г.	PS1301/02	16:00—17:50	18:50—00:40+1
Пула, Хорватия	по средам в период 19.07—18.09.2013 г.	PS1171/72	12:25—14:00	14:50—18:20
	по субботам в период 8.07—21.09.2013 г.	PS1171/72	19:00—20:20	21:20—00:45+1
Сплит, Хорватия	по средам в период 19.07—18.09.2013 г.	PS1161/62	11:30—13:00	13:50—17:20
	по субботам в период 8.06.2013 г.—21.09.2013 г.	PS1161/62	15:30—17:00	17:50—21:15
Салоники, Греция	по вторникам и пятницам в период 4.06—24.09.2013 г.	PS1195/96	15:25—17:55	18:55—21:20

Ираклион, Греция	по вторникам в период 7.05—22.10.2013 г.	PS1083/84	6:30—09:30	10:30—13:30
Варна, Болгария	по вторникам в период 11.06—10.09.2013 г.	PS1241/42	9:40—11:25	12:25—14:15
	по пятницам в период 31.05—20.09.2013 г.		13:00—14:45	15:45—17:35
Анталия, Турция	по средам в период 5.06—26.09.2013 г.	PS1011/12	12:30—15:00	16:00—18:30
	по субботам в период 18.05.2013 г.—26.10.2013 г.		2:30—15:15	16:15—19:00
Даламан, Турция	по вторникам в период 28.05.2013 г.—1.10.2013 г.	PS1021/22	5:20—8:00	9:00—11:40
	по субботам в период 11.05—5.10.2013 г.		12:40—15:20	16:20—19:00
	по воскресеньям в период 28.04—13.10.2013 г.		6:00—8:40	9:40—12:20
Агадир, Марокко	11.06, 21.06, 2.07, 12.07, 23.07, 2.08, 13.08, 23.08, 3.09, 13.09.2013 г.	PS7261/62, PS1261/62	18:30—22:00	23:00—06:30+1
Тенерифе, Испания	по вторникам и пятницам в период 4.06—24.09.2013 г.	PS1277/78	17:50—22:30	23:30—07:40+1
	по воскресеньям в период 2.06—22.09.2013 г.		19:00—23:40	00:40+1—8:50+1

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE

Судно	XIN LIAN YUN GANG	GENOA BRIDGE	YM CYPRESS	XIN QIN HUANG DAO	XIN CHANG SHU	WAN HAI 602
ZIM VOY	113	85	100	129	137	33
PARTNER'S VOY	013W	0085W	0100W	0129W	0137W	033W
Ильичевск	30.03 01.04	13.04 15.04	20.04 22.04	27.04 29.04	04.05 06.05	11.05 13.05
Суэцкий канал	05.04 06.04	19.04 20.04	26.04 27.04	03.05 04.05	10.05 11.05	17.05 18.05
Порт Келанг	18.04 19.04	02.05 03.05	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05
Шанхай (SH)	25.04 26.04	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05	06.06 07.06

East Med Express Service

Судно	ZIM YOKOHAMA	ZIM XIAMEN	ZIM INDIA	ZIM DALIAN	ZIM ISTANBUL	ZIM VANCOUVER
ZIM VOY	14	32	24	21	18	7
Одесса	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05
Новороссийск	08.04 12.04	15.04 19.04	22.04 26.04	29.04 03.05	06.05 10.05	13.05 17.05
Амбарлы (IST)	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05	18.05 19.05
Хайфа	16.04 18.04	23.04 25.04	30.04 02.05	07.05 09.05	14.05 16.05	21.05 23.05
Суэцкий канал	19.04 19.04	26.04 26.04	03.05 03.05	10.05 10.05	17.05 17.05	24.05 24.05
Коломбо	01.05 02.05	08.05 09.05	15.05 16.05	22.05 23.05	29.05 30.05	05.06 06.06
Порт Келанг	06.05 07.05	13.05 14.05	20.05 21.05	27.05 28.05	03.06 04.06	10.06 11.06
Шенцен-Дак	12.05 13.05	19.05 20.05	26.05 27.05	02.06 03.06	09.06 10.06	16.06 17.06
Пусан	17.05 18.05	24.05 25.05	31.05 01.06	07.06 08.06	14.06 15.06	21.06 22.06

г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	Voy	SHANGHAI	NINGBO	SHEKOU	SINGAPORE	PORT KELANG (West Port)	SUEZ
Berthing Window		THU 1200	FRI 2000	MON 0800	FRI 1300	SAT 1900	FRI 0100
Departure Window		FRI 1000	SAT 1200	TUE 0200	SAT 0300	SUN 0700	FRI 1800
XIN DA LIAN (CSCL)	0144 W	Чт:18-апр	Пт:19-апр	Пн:22-апр	Пт:26-апр	Сб:27-апр	Пт:10-май
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	015 W	Чт:25-апр	Пт:26-апр	Пн:29-апр	Пт:03-май	Сб:04-май	Пт:17-май
XIN NING BO (CSCL)	TBN	Чт:02-май	Пт:03-май	Пн:06-май	Пт:10-май	Сб:11-май	Пт:24-май
GENOA BRIDGE (KLK)	0087 W	Чт:09-май	Пт:10-май	Пн:13-май	Пт:17-май	Сб:18-май	Пт:31-май
YM CYPRESS (YML)	0102 W	Чт:16-май	Пт:17-май	Пн:20-май	Пт:24-май	Сб:25-май	Пт:07-июн
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0131 W	Чт:23-май	Пт:24-май	Пн:27-май	Пт:31-май	Сб:01-июн	Пт:14-июн
XIN CHANG SHU (CSCL)	0140 W	Чт:30-май	Пт:31-май	Пн:03-июн	Пт:07-июн	Сб:08-июн	Пт:21-июн

VESSEL	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window		SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window		SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн
GENOA BRIDGE (KLK)	0088 E	Вс:02-июн	Пн:03-июн	Чт:06-июн	Сб:08-июн	Пт:14-июн	Чт:27-июн	Чт:04-июл
YM CYPRESS (YML)	0103 E	Вс:09-июн	Пн:10-июн	Чт:13-июн	Сб:15-июн	Пт:21-июн	Чт:04-июл	Чт:11-июл
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0132 E	Вс:16-июн	Пн:17-июн	Чт:20-июн	Сб:22-июн	Пт:28-июн	Чт:11-июл	Чт:18-июл
XIN CHANG SHU (CSCL)	0141 E	Вс:23-июн	Пн:24-июн	Чт:27-июн	Сб:29-июн	Пт:05-июл	Чт:18-июл	Чт:25-июл
WAN HAI 602 (WHL)	036 E	Вс:30-июн	Пн:01-июл	Чт:04-июл	Сб:06-июл	Пт:12-июл	Чт:25-июл	Чт:01-авг
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн

PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000
E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com

Hapag-Lloyd

AEM—Odessa

Судно	Рейс	Транзитное время, сут.	Сервис	Выход из Нингбо	Прибытие в Одессу
OOCL CHICAGO	006W21	33	AEM	24.05.2013	26.06.2013
MOL PRIORITY	070W22	32	AEM	08.06.2013	10.07.2013
SAN FRANCISCO EXPRESS	062W24	32	AEM	15.06.2013	17.07.2013
OOCL NEW YORK	101W25	32	AEM	22.06.2013	24.07.2013
MOL MAXIM	017W26	32	AEM	29.06.2013	31.07.2013
Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75					

Arkas Line

Cagliari Black Sea(CBS)

Vessel	YIGITCAN A	KARLA A	YIGITCAN A	KARLA A
Port	CBS 014-13	CBS 015-13	CBS 016-13	CBS 017-13
CAGLIARI	21.05.13	29.05.13	09.06.13	17.06.13
Izmir	25.05.13	02.06.13	14.06.13	21.06.13
Marport	27.05.13	04.06.13	15.06.13	23.06.13
Mardas	28.05.13	04.06.13	16.06.13	23.06.13
Kumport	28.05.13	05.06.13	17.06.13	24.06.13
Odessa	30.05.13	07.06.13	18.06.13	26.06.13
Varna	01.06.13	09.06.13	20.06.13	28.06.13
Mardas	03.06.13	10.06.13	22.06.13	29.06.13
Kumport	03.06.13	11.06.13	23.06.13	30.06.13
Marport	04.06.13	11.06.13	23.06.13	30.06.13
Izmir	05.06.13	13.06.13	25.06.13	02.07.13
CAGLIARI	09.06.13	17.06.13	28.06.13	06.07.13
Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75				

BSA UKRAINE LTD

Black Sea Feeder service(BSF)

PCE MADEIRA 0066-003E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	05/28	05/30	06/01	06/03	06/05	06/06	06/07
ETD	05/29	05/31	06/02	06/04	06/06	06/07	06/08

CALISTO 0067-041E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/02	06/06	06/08	06/10	06/12	06/13	06/14
ETD	06/05	06/07	06/09	06/11	06/13	06/14	06/15

PCE MADEIRA 0068-004E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/09	06/13	06/15	06/17	06/19	06/20	06/21
ETD	06/12	06/14	06/16	06/18	06/20	06/21	06/22

CALISTO 0069-042E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/16	06/20	06/22	06/24	06/26	06/27	06/28
ETD	06/19	06/21	06/23	06/25	06/27	06/28	06/29

PCE MADEIRA 0070-005E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/23	06/27	06/29	07/01	07/03	07/04	07/05
ETD	06/26	06/28	06/30	07/02	07/04	07/05	07/06

CALISTO 0071-043E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/30	07/04	07/06	07/08	07/10	07/11	07/12
ETD	07/03	07/05	07/07	07/09	07/11	07/12	07/13

PCE MADEIRA 0072-006E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/07	07/11	07/13	07/15	07/17	07/18	07/19
ETD	07/10	7/12	07/14	07/16	07/18	07/19	07/20

CALISTO 0073-044E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/14	07/18	07/20	07/22	07/24	07/25	07/26
ETD	07/17	07/19	07/21	07/23	07/25	07/26	07/27

PCE MADEIRA 0074-007E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/21	07/25	07/27	07/29	07/31	08/01	08/02
ETD	07/24	07/26	07/28	07/30	08/01	08/02	08/03

CALISTO 0075-045E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/28	08/01	08/03	08/05	08/07	08/08	08/09
ETD	07/31	08/02	08/04	08/06	08/08	08/09	08/10

PCE MADEIRA 0076-008E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ET	08/04	08/08	08/10	08/12	08/14	08/15	08/16
ETD	08/07	08/09	08/11	08/13	08/15	08/16	8/17

CALISTO 0077-046E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	08/11	08/15	08/17	08/19	08/21	08/22	08/23
ETD	08/14	08/16	08/18	08/20	08/22	08/23	08/24

BSA UKRAINE LTD Aleksandr Sussky Sales department manager As Agent of EVERGREEN LINE 65014, Odessa, Marazlievskaya str., 4, 2nd floor, Tel.: +38 (0482) 34-81-85, Fax: +38 (0482) 34-76-84, Mob: +38 (050) 316-23-23, E-mail: as@bsa-ukraine.com, Skype: Alex_Sussky

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 27.05.2013 г.

(по дате объявления с 21.05.2013 г. на 27.05.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
Украина, Гайворон Од. ж/д (409704), Хощеватое Од. ж/д (409901)	по ЕТСНГ: вагоны ж/д св. (421034)	с 23.05.2013 г. до отмены	для всех получателей	РЖД (20), УЗ (22)	ЦЗМ-14/880 от 21.05.2013 г. *	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), арендованные, собственные
Украина, Куряж Южн. ж/д (441004)	по ЕТСНГ: дрова (101); древес. топл. тех. (102)	с 25.05.2013 г. до 5.06.2013 г.	ООО "Кроно-Украина" (2974)	Южная Южн. ж/д (43), Юго-Западная Ю.-Зап. ж/д (32)	ЦЗМ-14/897 от 22.05.2013 г.	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68
Болгария БДЖ (52), Германия (280 испол. в ISO/TK) ДБ (80), Дания ДСБ (86), Словакия ЖСР (56), Босния и Герцеговина ЗБХ (50), Венгрия МАВ (55), Нидерланды НС (84), Австрия ОББ (81), Польша ПКП (51), Испания РЕНФЕ (71), Сербия Сербия (72), Словения СЗ (79), Франция СНЦФ (87), Турция ТЦДД (75), Италия ФС (83), Хорватия ХЗ (78), Албания ХСХ (41), Ливан ЦЕЛ (98), Люксембург ЦФЛ (82), Греция ЦХ (73), ЦХ (73), Чехия ЧД (54), Черногория Черногория (62), Македония ЧФАРЫМ (65), Румыния ЧФР (53)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 23.05.2013 г. до отмены	для всех получателей	АЗ (57), АРМ (58), БЧ (21), ГР (28), КЗХ (27), КРГ (59), ЛГ (24), ЛДЗ (25), РЖД (20), ТЖД (66), ТРК (67), УТИ (29), ЧФМ (23), ЭВР (26)	ЦЗМ-14/0862 от 23.05.2013 г.	Перевозки в: кр. с объемом куз. свыше 130 м^3 (28), крытые (20), принадлежности Азербайджанская государственная ж/д (57), АО "Литовские ж/д" (24), АО "Эстонская ж/д" (26), Болгарские государственные ж/д (52), ГАЖК "Узбекские ж/д" (29), ГАО "Латвийская ж/д" (25), ГП "Ж/д Молдовы" (23), ЗАО "НК "КТЖ" (27), ООО "Грузинская ж/д" (28), "РЖД" (20), "Таджикская ж/д" (66), Управление "Туркменские ж/д" (67), "Белорусская ж/д" (21), Департамент "Армянская ж/д" (58), "Кыргызская ж/д" (59), собственные
Беларусь БЧ (21)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 25.05.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/916 от 24.05.2013 г.	За исключением: приписки БЧ следующие на любую станцию БЧ; следующие на ремонт ВЧД БЧ с заключенными договорами; собственности ОАО "ПГК", ОАО "ФГК", ОАО "НПК" назначением станция Ситница БЧ в адрес грузополучателя РУПП "Гранит". Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), арендованные, собственные

** Согласно ЦЗМ-14/920 от 27.05.2013 г. разрешается погрузка со станций "РЖД" (20), УЗ (22) в направлении: Гайворон Од. ж/д (409704). Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), арендованные, собственные.*

В новом графике движения поездов "РЖД" предусмотрено 1409 специализированных расписаний для грузовых составов

26.05.2013 г. ОАО "РЖД" ввело новый график движения и план формирования поездов на 2013/2014 гг. Всего в нем предусмотрено ежесуточное следование более 14 тыс. грузовых поездов.

Одним из стратегических направлений повышения эффективности перевозочного процесса на сети "РЖД" является развитие технологии организации движения грузовых поездов по спецрасписаниям. В новом графике количество таких поездов составляет 1409 ед. ежедневно, что на 910 больше, чем в предыдущем графике движения. Увеличение достигнуто за счет специализированных расписаний поездов с

рудно-металлургическим сырьем, наливными грузами и контейнерами. Также предусмотрены расписания для поездов с порожними вагонами, следующими в рамках логистических схем.

Всего в перечень поездов нового графика включено 400 спецрасписаний контейнерных и рефрижераторных поездов, что на 72 поезда больше, чем в предыдущем графике движения.

В рамках реализации программы "Транссиб за 7 суток" предусматривается движение ускоренных контейнерных поездов с маршрутными скоростями до 1500 км в сутки.

В новом графике движения предусмотрено увеличение скоростей движения грузовых поездов до 90 км/ч в общей сложности почти на 7 тыс. км пути, что на 1600 км больше, чем в графике 2012/2013 гг.

Как сообщает пресс-служба "РЖД", ведомством последовательно проводятся мероприятия по повышению веса поезда. Так, за последние 10 лет этот показатель увеличен почти на 400 т. В новом графике предусмотрено 190 ежедневных специальных поездов повышенной массы.

Одним из основных приемов повышения эффективности перевозок, обеспечивающих гарантированную доставку в срок, является маршрутизация (ее уровень в 1 квартале 2013 г. составил 46,2%). Применение предусмотренных в графике 2013—2014 гг. специализированных расписаний позволит увеличить этот показатель до 48%.

Также пресс-служба "РЖД" отмечает, что на железных дорогах РФ традиционно применяется технология отправки грузовых поездов "по готовности", при которой отправление зависит от сроков готовности состава, наличия локомотива, локомотивной бригады и свободной "нитки" графика. При этом пропуск поездов осуществляется в зависимости от сложившегося на текущий момент поездного положения. В соответствии с новой моделью, состав готовится к отправлению по твердой "нитке" графика, не только обеспеченной локомотивом и локомотивной бригадой, но и согласованной по направлению следования. Это существенно уменьшает непроизводительные потери и позволяет радикально оптимизировать формирование грузопотоков.

На летний период ЮЗЖД дополнительно назначила 12 пассажирских поездов

Для обеспечения летних пассажирских перевозок текущего года ЮЗЖД дополнительно назначены следующие поезда дальнего следования: № 57/58 Киев—Евпатория, № 215/216 Житомир—Симферополь, № 231/232 Киев—Симферополь, № 250/249 Чернигов—Симферополь, № 282/281 Киев—Симферополь, № 298/297 Киев—Севастополь, № 182/181 Киев—Симферополь, № 227/228 Киев—Бердянск, № 283/284 Жмеринка—Симферополь, № 132/131 Хмельницкий—Симферополь, № 222/221 Киев—Керчь и № 237/238 Киев—Симферополь.

В рамках проекта "Транссиб за 7 суток" открыта продажа услуг через Интернет

В рамках проекта "Транссиб за 7 суток" начинает работу онлайн-сервис iSales, который представляет собой систему продаж услуг через Интернет. Сервис позволяет минимизировать время оформления заказа на перевозку грузов по Транссибирской магистрали.

Интернет-сервис iSales доступен любому потребителю услуг по перевозке грузов в контейнерах. Теперь клиенты могут оформлять заказы в режиме online, самостоятельно рассчитывать стоимость услуг, отслеживать статус исполнения заказа и дислокацию контейнера, просматривать архив оформленных заказов в личном кабинете. Сервис позволяет производить оплату заказанных услуг банковской картой.

Как сообщает пресс-служба "РЖД", покупка услуг через Интернет-сервис iSales в т.ч. доступна для маршрутов Москва—Новосибирск, Москва—Иркутск и Москва—Хабаровск. В дальнейшем планируется расширение карты маршрутов, доступных в рамках Интернет-сервиса iSales по адресу isales.trcont.ru.

Справка. *Регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов "Транссиб за 7 суток" — новый совместный проект ОАО "РЖД", ОАО "ТрансКонтейнер" и ООО "Восточная стивидорная компания". В настоящее время он реализован на маршруте от ст. Находка-Восточная (ДВЖД) до ст. Москва-Товарная-Павелецкая (МЖД).*

Ускоренный контейнерный поезд находится в пути следования всего 7 дней, двигаясь до станции назначения с минимальными остановками со скоростью пассажирского поезда, без сортировок в пути.

"РЖД" пустят через Харьков дополнительный поезд в Одессу

В связи с увеличением пассажиропотока в летний период "РЖД" назначен поезд № 487/488 Астрахань—Одесса (через Волгоград и Харьков) отправлением из Астрахани 2, 7, 12, 18, 24, 30 июня, 6, 12, 18, 24, 30 июля, 4, 10, 16, 22, 28 августа, 2, 7, 12, 17, 22, 28 сентября, сообщает *gortransport.kharkov.ua.*

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 27.05.2013 г. (с учетом НДС)
Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	11050,00	11050,00	12400,00	9850,00
Минимальная	11000,00	11050,00	12400,00	9550,00
Средняя	11016,67	11050,00	12400,00	9671,43

Мелкий опт, коп./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	930,00	990,00	1010,00	910,00
Минимальная	830,00	910,00	1000,00	835,00
Средняя	882,47	956,47	1006,94	855,29

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	1070,00	1099,00	1149,00	1049,00
Минимальная	910,00	950,00	1015,00	900,00
Средняя	1012,97	1061,01	1084,27	995,62

По данным центра "Психея"

Изменение средней цены за период 20—27.05.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	-1,42	-0,90	0,00	-0,70
Мелкий опт	-0,13	+0,20	-0,19	-0,57
Розница	-0,02	0,00	0,00	-0,09

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 27.05.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9,68	10,05	10,33	9,70
Винницкая	9,68	10,15	10,34	9,63
Волынская	9,61	10,04	10,29	9,60
Днепропетровская	9,56	9,98	10,24	9,53
Донецкая	9,67	10,19	10,41	9,68
Житомирская	9,70	9,99	10,24	9,56
Закарпатская	9,71	10,10	10,31	9,61
Запорожская	9,69	9,97	10,25	9,57
Ивано-Франковская	9,73	10,15	10,38	9,65
Киев	9,64	10,11	10,34	9,65
Киевская	9,64	10,11	10,34	9,65
Кировоградская	9,61	10,02	10,28	9,58
Луганская	9,61	10,18	10,40	9,67
Львовская	9,74	10,15	10,36	9,63
Николаевская	9,68	10,10	10,28	9,59
Одесская	9,73	10,13	10,34	9,65
Полтавская	9,54	10,02	10,26	9,62
Ривненская	9,58	10,03	10,29	9,58
Сумская	9,47	9,88	10,18	9,51
Тернопольская	9,69	10,14	10,33	9,63
Харьковская	9,54	9,97	10,27	9,59
Херсонская	9,70	10,07	10,31	9,61
Хмельницкая	9,76	10,09	10,35	9,65
Черкасская	9,60	10,00	10,27	9,58
Черниговская	9,52	9,94	10,22	9,52

По данным finmonitor.com.ua

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 27.05.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182,00	195,00	180,00
Андорра	EUR	1,267	1,327	1,134
Австрия	EUR	1,384	1,520	1,337
Беларусь	EUR	0,696	-	0,714
Бельгия	EUR	1,641	1,707	1,446
Босния и Герцеговина	BAM	2,35	2,50	2,35
Болгария	BGL	2,56	2,72	2,61
Хорватия	HRK	9,95	10,30	9,24
Чехия	CZK	35,82	39,26	34,66
Дания	DKK	12,01	12,41	10,59
Эстония	EEK	1,279	1,319	1,269
Финляндия	EUR	1,604	1,652	1,482
Франция	EUR	1,529	1,599	1,347
Грузия	GEL	2,15	2,20	2,15
Германия	EUR	1,536	1,631	1,397
Греция	EUR	1,637	1,789	1,331
Венгрия	HUF	438,00	-	438,00

Ирландия	EUR	1,599	-	1,499
Италия	EUR	1,723	1,879	1,611
Казахстан	KZT	138,00	160,00	102,00
Косово	EUR	1,21	-	1,20
Латвия	LVL	0,914	0,944	0,867
Литва	LTL	4,74	4,82	4,48
Люксембург	EUR	1,319	1,379	1,191
Македония	MKD	78,00	80,00	67,00
Молдова	MDL	17,57	17,77	16,67
Черногория	EUR	1,320	1,350	1,220
Нидерланды	EUR	1,781	1,844	1,441
Норвегия	NOK	14,88	15,63	13,60
Польша	PLN	5,32	5,57	5,33
Португалия	EUR	1,587	1,706	1,377
Румыния	RON	5,52	5,94	5,60
РФ	RUB	31,89	-	33,00
Сербия	RSD	147,40	-	147,40
Словакия	SKK	1,479	-	1,364
Словения	EUR	1,463	1,496	1,341
Испания	EUR	1,392	1,511	1,319
Швеция	SEK	14,48	14,98	14,28
Швейцария	CHF	1,767	1,817	1,844
Турция	TRY	4,56	4,65	4,08
Украина	UAH	10,75	12,30	9,75
Великобритания	GBP	1,334	1,418	1,382

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 17.05.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**281,2**	**118,1**	**930,9**	**322,9**	**2,1%**	**4,7%**	**-4,7%**
Азия и Океания	22%	278,5	117,0	924,1	334,2	0,0%	3,8%	-5,0%
Европа и СНГ	28%	284,2	119,4	940,6	321,6	3,5%	5,5%	-5,5%
Ближний Восток и Африка	7%	274,7	115,4	910,2	344,5	1,8%	5,2%	-5,6%
Северная Америка	39%	280,6	117,8	929,7	313,2	2,2%	4,5%	-3,9%
Латинская и Центральная Америка	4%	293,2	123,1	948,2	341,1	2,9%	5,5%	-3,2%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 24.05.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун			677,0	-9,0	926,0	-19,0
Ричард бэй			672,0	0,0	1100,0	0,0
Азия и Океания						
Буссан	613,0	-2,0	640,0	0,0	905,0	+5,0
Каошинг	623,0	-6,0	639,0	-6,0	942,0	-12,0
Сингапур	591,0	0,0	603,0	0,5	854,0	0,0
Южная Америка						
Маракайбо	600,0	-1,5	660,5	-10,0	994,0	-7,0
Рио-де-Жанейро	608,0	-6,0	631,5	-6,0	940,0	-10,0
Сантос	611,0	-6,0	632,5	-6,0	990,0	-10,0
Северная Америка						
Корпус Кристи	616,0	+3,0			1005,0	+5,0
Хьюстон	575,0	+4,0	642,5	+7,5	950,0	-7,5
Ближний Восток						
Фуджейра	597,5	+1,5	675,0	0,0	995,0	0,0
Северная Европа						
Антверпен	579,0	+4,0	603,5	+3,5	845,0	+5,0
Роттердам	579,0	+7,0	604,0	+7,0	854,5	+7,5
Южная Европа						
Стамбул	620,0	0,0	642,0	-1,0	932,0	-6,0
Лиссабон	598,0	-7,0	629,0	-7,0	907,0	-10,0
Пирей	591,0	-7,0	620,0	-7,0	875,5	-20,0

По данным Bunkerindex.com

ТАМОЖНЯ

Чопская таможня начала оформление грузов по предварительной таможенной декларации без предъявления их таможенному органу

17.05.2013 г. впервые в Украине Чопской таможней были реализованы требования ст. 269 Таможенного кодекса Украины, которая предусматривает выпуск товаров в соответствии с заявленным таможенным режимом по предварительной таможенной декларации без предъявления их таможенному органу.

Как сообщили в Главном управлении Миндоходов в Закарпатской области, перемещение товара происходило в соответствии с требованиями таможенного законодательства. В частности, было отмечено, что несмотря на то, что Таможенный кодекс вступил в действие в июне 2012 г., только сейчас доработан программно-информационный комплекс, позволяющий оформить груз по декларации типа "ЕА".

Решение о выпуске товаров без предъявления их таможенникам принимается исключительно таможенным органом, оформляющим такую декларацию. При этом решение принимается на основе результатов анализа рисков в срок не более 4-х рабочих часов с момента пропуска этих товаров через таможенную границу Украины.

Таможенные процедуры на границе с Украиной могут упростить

Руководитель профильного комитета ВР В. Хомутынник подал законопроект № 2061а, которым предлагается решить одну из серьезных проблем импортеров — определение таможенной стоимости товаров в целях налогообложения. Авторы документа предлагают убрать неприятное для импортеров правило, позволяющее таможенникам увеличивать цену товара, если прежде другие импортеры ввозили его дороже. Участники рынка полагают, что это даст возможность увеличить долю грузов, оформляемых на основе контрактной цены, с 80% до среднемировых 92—93%.

Как сообщает *Коммерсант,* предлагается, что импортер, как и прежде, будет сам выбирать способ определения таможенной стоимости и подавать полный пакет документов. При этом в Таможенный кодекс внесут четкий список причин для проверки товара, срок которой займет 15 рабочих дней с правом увеличения не более чем на 10 дней. Дополнительные тесты, по итогам которых может быть исправлена таможенная стоимость продуктов, могут состояться в течение 360 дней после таможенных процедур.

Депутат предлагает прописать ключевую для импортеров норму в Кодексе. Сведения из баз данных таможенной стоимости ввезенных идентичных и аналогичных товаров перестанут быть причиной для отказа в оформлении товаров по договорной цене, указанной декларантом.

Комментарий. По мнению специалистов, благодаря этим механизмам таможенникам достанутся дополнительные бонусы. Они, в частности, получат возможность проводить документальные невыездные проверки правильности таможенной стоимости и исправление ее после прохождения через таможню и, возможно, даже после продажи товаров на внутреннем рынке. К тому же данные от зарубежных таможенников, полученные в течение года после запроса, тоже могут стать причиной для изменения таможенной стоимости товара.

Украинская таможня становится все более проблемной для экспортеров из Европы

В т.ч. товары из Литвы часто застревают на таможне из-за того, что таможенники требуют оплатить завышенные налоги. Как заявил коммерческий атташе Литвы в Украине Р. Шегжда, ситуация ухудшилась после того, как украинская таможенная служба перешла под управление Министерства доходов и сборов.

По данным *Летувос Ритас,* только в апреле т.г. на украинской таможне застряли грузы трех крупных компаний Литвы. "Мы считаем, что это слишком много", — отметил Р. Шегжда.

Примечание. *В феврале т.г. в ходе визита в Вильнюс В. Янукович призвал литовских бизнесменов инвестировать в Украину. Однако они это делать не торопятся, сообщает* bring.com.ua.

"Бизнес-климат в Украине всегда был скудным, и он не улучшается. Мировые финансовые институции указывают на очень низкие рейтинги этой страны. И эти рейтинги к сожалению не меняются", — говорит бывший посол Литвы в Украине А. Кумжа.

Пошлины на импортные европейские автомобили в Украине могут отменить

По словам правительственного уполномоченного по вопросам евроинтеграции В. Пятницкого, грядущее соглашение об ассоциации с Евросоюзом предусматривает снижение пошлин на авто до 0% (речь идет о машинах, собранных в Европе). Данное соглашение может быть подписано уже в ноябре т.г.

В. Пятницкий пояснил, что стандартная пошлина на импорт машин в размере 10% работает как в Украине, так и в Европе, однако специальные защитные пошлины Украины несколько противоречат планам евроинтеграции, сообщает *Autoua.net.*

Справка. *С 13.04.2013 г. Украина ввела специальные заградительные пошлины на новые импортные автомобили среднего класса. Размер пошлин составил 6,46% на автомобили с двигателем объемом 1—1,5 л, и 12,95% на автомобили с двигателем объемом 1,5—2,2 л. Это увеличило розничные цены популярных машин на 5—12%.*

Таможенный союз введет антидемпинговую пошлину на ряд импортных LCV автомобилей

14.05.2013 г. Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решение ввести антидемпинговую пошлину в отношении легких коммерческих автомобилей (LCV), происходящих из Германии, Италии и Турции. Об этом заявил министр по торговле ЕЭК А. Слепнев.

Решение распространяется на легкие коммерческие автомобили с полной массой от 2,8 т до 3,5 т включительно, с дизельным двигателем с рабочим объемом цилиндров не более 3000 куб. см, с типом кузова "фургон" модификации "грузовой цельнометаллический фургон" (предназначен для перевозки грузов до 2 т включительно) либо модификации "комби — грузопассажирский фургон" (предназначен для комбинированной перевозки грузов и людей).

Антидемпинговая пошлина устанавливается в следующих размерах:

— для компании Ford Otosan Sanayi Anonim Sirketi (Турция) — 11,1% от таможенной стоимости;

— для компании Peugeot Citroen Automobiles SA (Италия) — 23% от таможенной стоимости;

— для производителей в Германии — 29,6% от таможенной стоимости;

— для прочих производителей в Италии — 23% от таможенной стоимости;

— для прочих производителей в Турции — 11,1% от таможенной стоимости.

Указанные компании производят модели, которые являются прямыми конкурентами российской "Газели".

Поскольку в ходе расследования было установлено, что в 2008—2011 гг. объем импортных поставок легких коммерческих автомобилей из Польши составил менее 1% от общего объема импорта таких автомобилей, эта страна была исключена из расследования.

Срок действия указанной антидемпинговой меры — 5 лет, сообщает *tsouz.ru*.

Решение ЕЭК было опубликовано 16.05.2013 г. и вступит в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

Справка. *В ходе антидемпингового расследования, инициированного ООО "Соллерс-Елабуга", было установлено, что имеются все основания для применения антидемпинговой меры. В частности, за период 2008—2011 гг. объем ввоза легких коммерческих автомобилей из Германии, Италии и Турции увеличился на 23,2%, несмотря на сокращение общего объема импортных поставок таких автомобилей в Таможенный союз на 29,1%. В период расследования такие автомобили поставлялись в Таможенный союз по демпинговым ценам. При этом доля демпингового импорта в общем объеме ввоза легких коммерческих автомобилей в ТС стабильно увеличивалась. В 2011 г. доля демпингового импорта в общем объеме ввоза составила 95,4%, увеличившись на 40,5 п.п. по отношению к 2008 г. Средневзвешенная цена на легкие коммерческие автомобили из Германии, Италии и Турции уменьшилась в 2011 г. по сравнению с 2008 г. на 9,5%.*

При росте потребления таких автомобилей в странах ТС в 2011 г. по сравнению с 2009 г. в 3,7 раза, темпы роста их производства и реализации в ТС в 2010—2011 гг. существенно отставали от темпов роста демпингового импорта. В частности, доля таких автомобилей производства ТС в объеме потребления снизилась за 2009—2011 гг. на 20,1%.

Комментарий. Немецкие автоконцерны уже заявили, что не согласны с введением антидемпинговых пошлин. В частности, по словам представителя Daimler, автокоцерн решительно настроен на опротестование данного решения и примет "все легальные меры, чтобы его отменить".

Как сообщает газета *Ведомости*, увеличение ввозной пошлины не окажет заметного влияния на Ford, который в рамках СП с "Соллерсом" наладил выпуск LCV различных модификаций в Татарстане.

Daimler летом 2013 г. начнет в России серийный выпуск LCV Mercedes-Benz Sprinter — их по заказу немецкого концерна будет выпускать "ГАЗ" (мощность данного производства составит 25 тыс. шт. в год).

Ранее сообщалось, что возможность организации выпуска LCV в России также рассматривают Fiat и PSA Peugeot Citroen. У группы VW (по словам ее представителя) таких планов нет.

Внедрение в Беларуси принципа "две службы на границе" не должно привести к ослаблению контроля

Об этом заявил 22.05.2013 г. зампредседателя ГТК Беларуси Сергей Борисюк в ходе встречи с экспертами Всемирной таможенной организации по реализации принципа таможенного администрирования "две службы на границе". "Мы считаем, что внедрение данного принципа не должно привести к напряженной обстановке на границе и потере контроля в рамках тех полномочий, которые возложены на наши контрольные службы", — отметил он. Для того чтобы внедрение принципов таможенного администрирования "одно окно" или "две службы на границе" проходило эффективно, таможенные службы Беларуси проводят консультации с сопредельными таможенными администрациями, экспертами.

С. Борисюк пояснил, зачем необходимо оптимизировать контроль на границе. В настоящее время ситуация на границе Беларуси характеризуется постоянным увеличением товарооборота и пассажиропотока. В 2012 г. через границу Беларуси было перемещено более 2,3 млн грузовых автомобилей. В т.г. наблюдается та же тенденция к увеличению потока. Каждую минуту через госграницу проходят примерно 5 грузовиков, 15 легковых автомобилей, 10 железнодорожных вагонов. "Эти цифры свидетельствуют о необходимости оптимизации контроля прохождения на госгранице товаров, товароматериальных ценностей. Одно из направлений — сокращение количества контрольных служб в пунктах пропуска путем передачи отдельных контрольных функций таможенным и пограничным службам", — отметил С. Борисюк. Это нелегкий процесс, который требует новых инструментов, внедрения новых технологий, но это необходимо делать. "Мы внимательно изучаем опыт наших партнеров по Таможенному союзу — Федеральной таможенной службы России, Комитета таможенного контроля Казахстана, они идут на шаг впереди в этих процессах оптимизации", — сказал он.

Зампредседателя комитета также напомнил, что Беларусь уже предпринимает активные шаги по внедрению принципа "две службы на границе". Недавно принято постановление правительства, в соответствии с которым с 1 мая 2013 г. в оперативное управление переданы отдельные функции, осуществляемые на границе контрольными службами Минсельхозпрода и Минздрава. "Это решение важное и своевременное, его реализация уже сейчас позволяет таможенным службам детально проанализировать, установить контрольные операции, что позволит в течение 2013 г., а возможно и последующих годов внедрить принцип "две службы на границе", — сказал Сергей Борисюк.

При этом он отметил, что есть ориентиры, когда это будет сделано. Что касается передачи функций транспортного контроля, то пакет документов по ним уже практически готов для внесения в правительство Беларуси, он согласован с компетентными министерствами и ведомствами. Предполагается, что 1.01.2014 г. функции транспортной инспекции, транспортного контроля в автодорожных пунктах пропуска будут осуществляться силами таможенных органов.

ЕЭК обследовала пункты пропуска Кыргызстана для его присоединения к Таможенному союзу

Эксперты Евразийской экономической комиссии завершили обследование пунктов пропуска (мест перемещения товаров и транспортных средств) Кыргызстана, сообщает пресс-служба ЕЭК.

В результате обследования сформированы конкретные предложения в проект "дорожной карты" присоединения Кыргызстана к Таможенному союзу в соответствии с таможенным законодательством ТС.

Кроме того, выполнены предварительные оценки объемов финансирования мероприятий по обустройству и материально-техническому оснащению пунктов пропуска в международных аэропортах Кыргызстана и пунктов пропуска на кыргызско-китайском, кыргызско-узбекском и кыргызско-таджикском участках внешней границы Кыргызстана. Их обустройство должно быть проведено в соответствии с едиными типовыми требованиями к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через внешнюю границу стран Таможенного союза, отметили в ЕЭК, сообщает *БЕЛТА*.

На белорусско-украинской границе расширят МАПП Новая Гута

Об этом сообщили в ГТК Беларуси. По данным ведомства, на т.г. уже выделены средства на разработку проектно-технической документации реконструкции пункта пропуска. Непосредственно строительные работы планируется начать в 2014 г.

Детали предстоящих изменений пока не озвучиваются. Известно лишь, что будет расширено количество полос для транспорта, проходящего таможенный контроль, а также будут построены дополнительные служебные помещения. Не исключено, что для финансирования работ будут привлечены средства из бюджета Таможенного союза.

Литва откроет на границе с Россией пункт ветконтроля для провоза живого скота

На погранпереходе Кибартай—Чернышевское (граница с Калининградской областью РФ) Литва открыла пост ветеринарного контроля, через который можно будет провозить живой скот. Это — первый подобный объект на литовско-российской границе. Пост прошел необходимую аккредитацию и внесен в соответствующие специализированные списки Евросоюза.

Примечание. *До сих пор между Литвой и РФ не было возможности для провоза живого скота, т.к. на четырех действующих постах ветеринарный контроль животных не осуществлялся, сообщает* transinfo.by.

Актуальная информация по таможенным вопросам для граждан, планирующих поездку за рубеж

Письмо Министерства доходов и сборов от 17.05.2013 г.

При пересечении границы считаются личными, в частности, такие вещи граждан:

— товары личной гигиены и индивидуальные косметические средства в количестве, которое обеспечивает потребности одного лица на период поездки;

— один фотоаппарат, одна кино- или видеокамера вместе с обоснованным количеством фото-, видео-, кинопленок и дополнительных принадлежностей;

— сотовые (мобильные) телефоны в количестве не более двух штук, пейджеры;

— 0,5 л туалетной воды и/или 100 гр духов;

— спортивное снаряжение — велосипед, удочка рыболовная, комплект альпинистского снаряжения, комплект снаряжения для подводного плавания, комплект лыж, комплект теннисных ракеток, доска для серфинга, виндсерфинга, комплект снаряжения для гольфа, другое аналогичное снаряжение, предназначенное для использования одним лицом.

Также обращено внимание, что личные вещи, которые перемещаются (пересылаются) гражданами через границу Украины, декларируются устно, или, по желанию собственника, или по требованию таможенного органа, в письменном виде. Такие вещи не облагаются таможенными платежами и освобождаются от представления документов, выдаваемых госорганами для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров, а также от применения к ним видов госконтроля.

Разъяснено, в каких случаях граждане не платят таможенные сборы за товары при пересечении границы (ст. 374 ТКУ). Граждане, которые пересекают таможенную границу Украины не чаще, чем 1 раз в сутки (24 часа), декларируют свой товар устно и не платят таможенные платежи. Вместе с тем, фактурная стоимость такого товара не должна превышать EUR1000 в случае, если пересечение границы осуществляется авиатранспортом. Если путешествие осуществляется любым другим видом транспорта (автомобильным, ж/д, морским), стоимость товара не должна превы-

шать EUR500, а вес — 50 кг. Если лицо пересекает таможенную границу Украины чаще 1 раза в 1 сутки (24 часа), то товар подлежит письменному декларированию с обязательной уплатой пошлины (10%) и НДС (20%).

При перемещении по почте или экспресс-почтой в адрес одного получателя, или в несопровождаемом багаже освобождаются от налогообложения товары фактурной стоимостью до EUR300.

Напоминается, что фактурная стоимость — это стоимость товара, указанная в счете-фактуре/инвойсе.

Указано, что ввоз на таможенную территорию Украины алкогольных напитков и табачных изделий гражданами, не достигшими 18-летнего возраста, запрещен.

При этом граждане, достигшие 18-летнего возраста, могут ввозить на таможенную территорию Украины алкогольные напитки и табачные изделия только в ограниченных количествах. В частности, в ручной клади или багаже без уплаты таможенных платежей и без письменного декларирования в расчете на одного человека разрешается ввозить:

— 200 сигарет или 50 сигар или 250 граммов табака, либо эти изделия в наборе общим весом, не превышающим 250 гр;

— 5 л пива, 2 л вина, 1 л крепких (с содержанием спирта более 22%) алкогольных напитков.

Кроме того, указано, что при возвращении из-за границы гражданам можно ввозить с собой в ручной клади лекарственные средства, а также в сопровождаемом или несопровождаемом багаже.

Лекарственные средства, которые продаются без рецепта врача, перевозятся только в количестве, не превышающем 5 упаковок каждого наименования на одно лицо (кроме лекарственных средств, содержащих наркотические или психотропные вещества). В противном случае лицо должно иметь при себе рецепт на соответствующее лекарственное средство. Такие лекарственные средства перевозятся только в количестве, не превышающем указанное в имеющемся у лица рецепте, выданном на имя этого лица и заверенном печатью врача и/или учреждением здравоохранения.

При возвращении из-за границы граждане с детьми могут ввозить с собой в ручной клади, или в сопровождаемом или несопровождаемом багаже детское питание.

В то же время родители (лица, их заменяющие) или уполномоченное ими лицо, другие члены семьи и родственники могут ввозить в Украину, имея с собой соответствующий рецепт, продукты специального детского питания, которые не производятся (не реализуются в Украине), в ограниченном количестве.

В частности, для детей, больных фенилкетонурией или другим заболеванием, которые требуют специального питания, его можно ввозить в следующих объемах:

— в количестве, не превышающем 5 упаковок (банок) каждого наименования на одно лицо;

— в количестве, не превышающем указанное в имеющемся у лица рецепте на продукт (продукты) специального детского питания, выданном на имя ребенка и заверенном печатью врача и/или учреждения здравоохранения, при условии предъявления документов, удостоверяющих родственные связи с больным ребенком, или другого документа, подтверждающего полномочия лица на такие действия.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ИНВЕСТИЦИИ
ТЕХНОЛОГИИ
ВЫСТАВКА 13 ФОРУМ
26-29 НОЯБРЯ 2013

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ:

- Производственные предприятия: ГМК, машиностроение, электроника, электротехника и т. д.;
- Внедренческие предприятия.
- Поставщики промышленного оборудования и материалов.
- Поставщики сырья и энергоносителей.
- Производители и поставщики СИЗ, охраны труда и экологической безопасности.
- Информационно-аналитические, юридические, консалтинговые компании.
- IT-компании: компьютерное оборудование, софт, АСУ, средства связи, диагностическое оборудование, КИПиА и пр.
- Инвесторы.
- Научно-исследовательские и проектные организации, институты, технические и экономические ВУЗы.
- Посольства, консульства, торговые представительства.
- Все иные заинтересованные субъекты.

г. Кривой Рог

ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ-ФОРУМА:
Компания "Кратос"
50000, г. Кривой Рог,
пр. Карла Маркса, 30
тел./факс: (0564) 92-32-43, 92-32-37,
90-21-30, (056) 409-30-30
expo@kratos.net.ua, www.kratos.net.ua

ПАРТНЕРЫ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА:
Бюлетень ПЕРЕВІЗНИК
Транспорт
EXPOMAP выставочный портал

XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ – 2013

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ

МЕТАЛЛО-ОБРАБОТКА
МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ

УКРПЛАСТ ТЕХ
ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА И ПЕРЕРАБОТКИ ПЛАСТМАСС

ГИДРАВЛИКА ПНЕВМАТИКА

УКРПРОМ АВТОМАТИЗАЦИЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ АВТОМАТИЗАЦИЯ

ОБРАЗЦЫ, СТАНДАРТЫ, ЭТАЛОНЫ, ПРИБОРЫ
КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ, ЛАБОРАТОРНОЕ И ИСПЫТАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, МЕТРОЛОГИЯ, СЕРТИФИКАЦИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА
СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ, БЕЗОПАСНОСТЬ РАБОЧЕЙ ЗОНЫ

УКРМАШ ТЕХ
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ

УКРВТОР ТЕХ
КОМИСИОННАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ

ПОДШИПНИКИ

УКРСВАРКА
ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ

ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ СКЛАДСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СУБКОНТРАКТЫ
РАЗМЕЩЕНИЕ ЗАКАЗОВ ПО КООПЕРАЦИИ

Генеральные информационные партнеры:

Технический партнер:

RentMedia

ufi Approved Event

ОРГАНИЗАТОР
Международный выставочный центр
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:
Государственного агентства Украины по управлению государственными корпоративными правами и имуществом Украинской Национальной Компании "Укрстанкоинструмент"

19–22 НОЯБРЯ 2013 г.

+38 044 201-11-65, 201-11-56, 201-11-58
e-mail: lilia@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
Ⓜ "Левобережная"

20% всех авиаперелетов осуществляется по 300 "супер маршрутам"

Каждый "супер маршрут" перевозит более 1 млн пассажиров в год.

Объем пассажирских авиаперевозок в 2012 г. выше по сравнению с 2011 г. во всех регионах мира, со значительным ростом на 9% в Азии и 6% в Латинской Америке.

Азия является наиболее конкурентоспособным авиационным рынком в мире: 75% маршрутов обслуживаются тремя и более авиакомпаниями и всего 25% маршрутов — одним или двумя перевозчиками.

Ближний Восток является быстро растущим хабом: объем трафика между Европой и Азией через Ближний Восток вырос примерно на 20% в период с 2011 г. до 2012 г.

Проникновение low cost перевозчиков является самым высоким в Европе — 38% и Северной Америке — 30%.

Согласно новому анализу от Amadeus Air Traffic Travel Intelligence Solution, мировой объем авиаперевозок вырос на 5% в период с 2011 г. до 2012 г. с Азией как крупнейшим, наиболее быстро растущим и наиболее конкурентоспособным рынком. Исследование, которое предоставляет исчерпывающие данные пассажиропотока, учитывая прямые и непрямые каналы продаж пассажирских мест, показывает 9% роста рынка Азии в период с 2011 г. до 2012 г., следующей расположилась Латинская Америка — 6%.

Среди других ключевых показателей, согласно исследованию, 22% всех авиаперелетов осуществляется всего по 300 "супер маршрутам", каждый из которых перевозит более 1 млн пассажиров ежегодно. Более того, 69% всех авиаперевозок по основным маршрутам перевозят более 100 тыс. пассажиров в год.

С точки зрения стыковки авиаперевозок Ближний Восток — сильный игрок с тремя ключевыми аэропортами — Доха, Абу-Даби и Дубай и высокими показателями объема трафика. Например, данная группа из трех аэропортов в настоящее время обслуживает примерно 15% всех авиаперевозок, которые проходят через Азию в Европу и из Европы в Океанию. Более того, трафик Европа—Азия через Ближний Восток растет приблизительно на уровне 20% ежегодно.

Согласно исследованию, Азия — наиболее конкурентный рынок для авиакомпаний: 75% воздушного трафика в регионе обслуживается 3 и более авиаперевозчиками и 25% — пятью и более, что создает жесткую конкуренцию в регионе по всем маршрутам. Это резко контрастирует с другими регионами, например на Ближнем Востоке и в Европе только половина всего воздушного трафика обслуживается 3 и более авиакомпаниями.

Рост пассажиропотока по регионам

Регион	Кол-во авиапассажиров в 2011 г. (млн)	Кол-во авиапассажиров в 2012 г. (млн)	Рост, %
Азия	724	787	9
Европа	656	680	4
Северная Америка	587	597	2
Латинская Америка	178	189	6
Ближний Восток	97	99	2
Океания	79	82	4
Африка	51	52	2
Всего в мире	2,372	2486	5

Наиболее загруженные маршруты мира преобладают на азиатском внутреннем рынке

Согласно исследованию Amadeus, семь из десяти самых загруженных маршрутов мира по объему пассажирооборота находятся в Азии.

Чечжу—Сеул в Южной Корее остается наиболее популярным маршрутом в мире, и многие из топ O&D 2011 сохранили свои позиции в таблице 2012 г. Однако произошли некоторые изменения: в частности, Пекин—Шанхай поднялся с седьмой позиции на четвертую, Саппоро—Токио обогнал Рио-де-Жанейро—Сан Паулу и занял второе место в рейтинге, а Окинава—Токио попал в список на девятую позицию.

Топ 10 наиболее популярных авиамаршрутов в мире*

Регион	Маршрут	Кол-во пассажиров 2012 г. (тыс.)	Рост 2012—2011 гг.	Место в рейтинге 2012 г. (изменение относительно 2011 г.)
Азия	Чечжу—Сеул	10,156	2%	1 (=)
Азия	Саппоро—Токио	8,211	8%	2 (+2)
Латинская Америка	Рио-де-Жанейро—Сан Паулу	7,716	-1%	3 (-1)
Азия	Пекин—Шанхай	7,246	7%	4 (+3)
Океания	Мельбурн—Сидней	6,943	-2%	5 (=)
Азия	Осака—Токио	6,744	-11%	6 (-3)
Азия	Фукуока—Токио	6,640	-3%	7 (-1)
Азия	Гонконг—Тайбей	5,513	2%	8 (=)
Азия	Окинава—Токио	4,584	12%	9 (new)
Африка	Кейптаун—Йоханнесбург	4,407	-1%	10 (-1)

** Без учета стыковочных перелетов*

Глобальные авиаперелеты плотно сконцентрированы: 1000 мировых маршрутов составляют 40% всех авиаперевозок

35% авиаперелетов в Европе и Северной Америке осуществляется по маршрутам, которые перевозят менее 100 тыс. пассажиров в год. Это резко контрастирует с другими регионами, такими как Азия, где 85% авиаперевозок сосредоточено на маршрутах с оборотом более 100 тыс. пассажиров в год.

Благодаря такой концентрации авиаперелетов в Азии, рост в регионе может продолжаться, поскольку, помимо высокой конкуренции по "супер маршрутам", для авиакомпаний предоставляется возможность развития второстепенных сообщений. Кроме того, анализ показывает, что в Азии маршруты с пассажирооборотом более 100 тыс. в год растут в диапазоне 4—9% ежегодно, в то время как маленькие и средние маршруты в регионе растут примерно на 19—21%.

Концентрация авиаперевозок

Регион	>1 млн пассажиров	От 100 тыс. до 1 млн пассажиров	От 10 тыс. до 100 тыс. пассажиров	<10 тыс. пассажиров
Азия—Азия	40%	45%	12%	3%
Европа—Европа	14%	52%	27%	6%
Северная Америка—Северная Америка	14%	52%	25%	9%
Латинская Америка—Латинская Америка	28%	50%	17%	5%
Океания—Океания	42%	38%	14%	6%
Ближний Восток—Ближний Восток	15%	60%	22%	3%
Африка—Африка	25%	35%	34%	7%

Конкуренция в индустрии авиаперевозок стабильно увеличивается

Мировая индустрия авиаперевозок стала более конкурентоспособной в течение последних трех лет. Доля авиаперевозок, которая обслуживается одной или двумя авиакомпаниями, упала с 39% в 2010 г. до 35% в 2012 г. В то же время, доля авиаперевозок с четырьмя или более конкурирующими авиакомпаниями возросла с 35% в 2010 г. до 38% в 2012 г.

В мире Азия является рынком с наиболее высокой конкуренцией между авиакомпаниями, при этом 75% объема авиаперевозок обслуживается 3 авиакомпаниями и более и только 25% воздушного трафика обслуживается одним или двумя авиаперевозчиками.

Это резко контрастирует с другими регионами, например, в Европе 45% объема воздушного трафика обслуживается только одной или двумя авиакомпаниями, а на Ближнем Востоке 50% всех авиаперевозок имеет только одного или двух конкурирующих перевозчиков. Высоко конкурентный характер авиаперевозок в Азии обусловлен высокой концентрацией пассажиров на относительно небольшое количество "супер направлений", где несколько авиакомпаний борются за лидерство.

Показатели конкурентноспособности

Регион	Количество пассажиров 2012 г. (млн)	1 авиакомпания, обслуживающая маршрут	2 авиа-компании	3 авиа-компании	4 авиа-компании	5+ авиа-компаний
Азия	787	8%	17%	26%	22%	27%
Азия	680	15%	30%	26%	17%	12%
Европа	597	10%	24%	27%	22%	17%
Северная Америка	189	9%	23%	32%	22%	13%
Латинская Америка	99	22%	28%	24%	16%	10%
Ближний Восток	82	15%	29%	31%	20%	5%
Океания	52	20%	25%	22%	8%	26%
Всего	**2,486**	**11,7%**	**23,4%**	**26,6%**	**20,1%**	**18,2%**

Проникновение low cost перевозчиков является самым высоким на традиционных европейских и североамериканских рынках

Рост low cost перевозок был значительным на протяжении последних десяти лет, но этот показатель в значительной степени применим к традиционным рынкам. Сегодня Европа имеет самую высокую концентрацию LCC трафика, составляющего 38% объема авиаперевозок в 2012 г. Регионы Океании и Северной Америки также имеют значительное проникновение LCC — 37% и 30% соответственно. Тем не менее, на рынках, где объем авиаперелетов растет наиболее существенно, доля LCC остается на скромном уровне: Ближний Восток — 14% всех авиаперевозок, Азия — 19% и Латинская Америка — 25%.

В отдельных регионах распространение LCC сильно отличается. В Европе Испания имеет самую высокую долю исходящего LCC трафика — 57%, за ней следуют Великобритания, где 52% всех авиаперевозок в настоящее время осуществляется low cost авиакомпаниями, что на 4% выше по сравнению с показателем 2011 г. Несмотря на низкое проникновение LCC в Азии, некоторые страны нарушили эту традицию, например, 65% всех авиаперевозок на Филиппинах и 61% в Таиланде осуществляется бюджетными перевозчиками.

Доля low cost перевозок по регионам в 2011 г. и 2012 г.

Region	Доля LCC в 2011 г.	Доля LCC в 2012 г.	Рост
Европа	36,5%	38,0%	+1,5
Океания	35,5%	36,6%	+1,1
Северная Америка	29,5%	30,2%	+0,7
Латинская Америка	26,6%	24,9%	-1,7
Азия	16,5%	18,6%	+2,1
Ближний восток	11,7%	13,5%	+1,8
Африка	9,4%	9,9%	+0,5

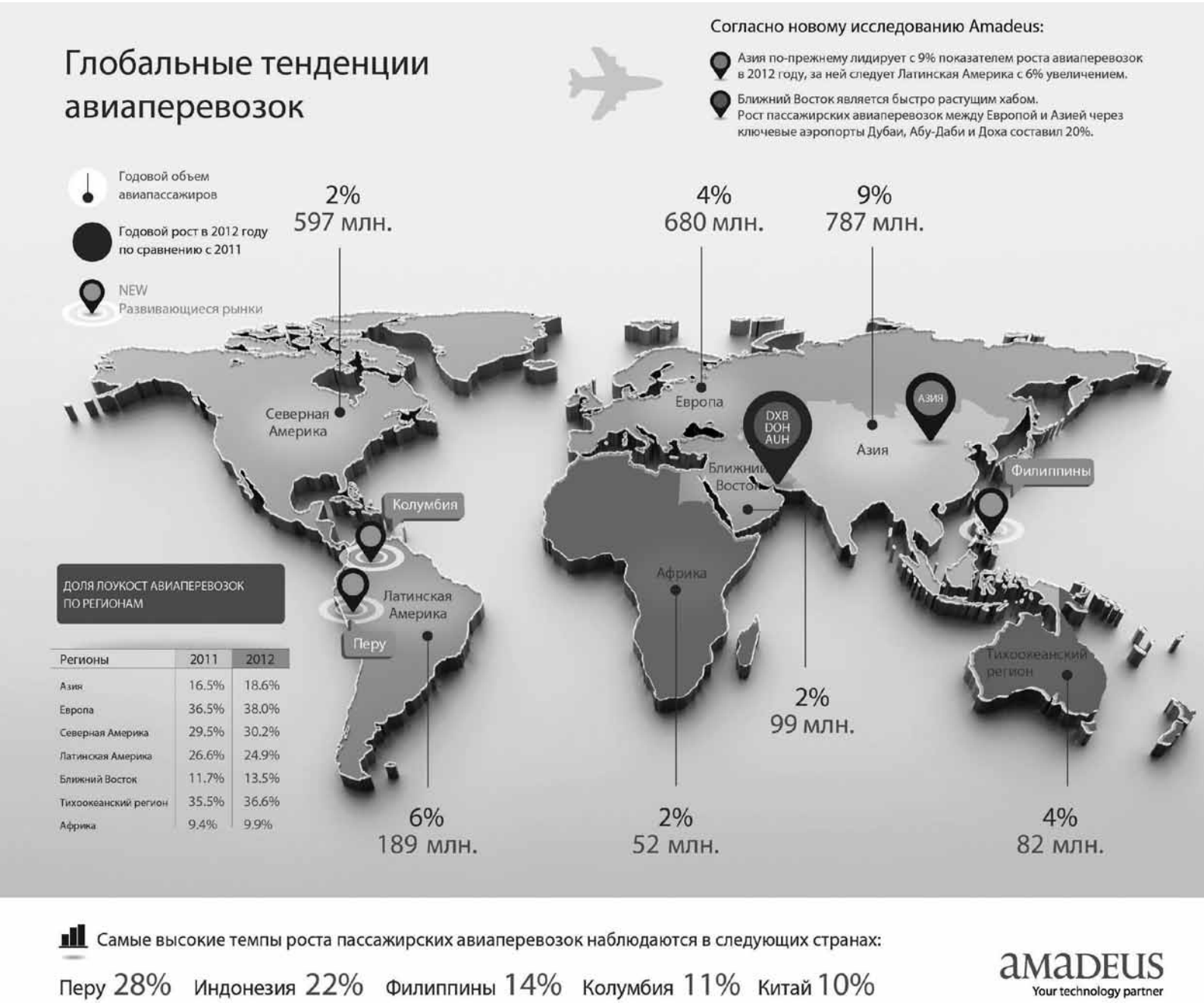
Ближний Восток становится все более важным глобальным хабом

Три ключевых аэропорта региона — Дубай, Доха и Абу-Даби, ощущают сильный рост воздушного трафика — около 10% ежегодно, и они имеют очень высокий уровень стыковочных авиаперевозок, что составляет около 50% от его общего объема. Эти показатели демонстрируют возрастающую роль региона как хаба между Европой и развивающимися рынками Азии и Океании.

Три вышеуказанных аэропорта обслуживают около 15% авиаперевозок Азия—Европа и Европа—Океания. Особенно интересно отметить, что общий объем трафика между Европой и Азией растет примерно на 7% в год, но объем трафика между этими двумя точками через Ближний Восток вырос примерно на 20% в период между 2011 г. и 2012 г.

Паскаль Клеман, глава компании Amadeus по тревел-исследованиям, прокомментировал состояние мировой авиаиндустрии следующим образом: "Быстрые темпы изменений и повышения конкурентоспособности мировой индустрии авиаперевозок, о чем свидетельствуют данные исследования, говорят о том, что авиакомпаниям и другим игрокам рынка необходимо принимать оперативные решения, базируясь на данной аналитике для того, чтобы определить потенциальные возможности и управлять рисками.

Эти данные приносят хорошие новости для отрасли, согласно которым объем воздушных авиаперевозок увеличился во всех регионах мира с 2011 г. по 2012 г. Как и в 2011 г., этот рост возглавляет Азия, однако данные указывают на еще одну возможность в регионе, где большинство авиаперевозок сосредоточено на небольшом количестве популярных маршрутов".



Автомобильный транспорт несет людям мобильность и экономическое процветание

28.03.2013 г. Международный союз автомобильного транспорта (IRU) совместно с компанией "Росгосстрах" — ассоциированным членом IRU, и Координационным транспортным совещанием СНГ провел 9-ю Международную конференцию по проблемам автомобильного транспорта на тему: "Автомобильный транспорт несет людям мобильность и экономическое процветание".

Во время проведения Конференции около 200 делегатов из стран СНГ и ЕС обсуждали вопросы содействия развитию общественного пассажирского автомобильного транспорта и такси, которые предоставляют самые безопасные, экологические и гибкие транспортные услуги при наименьших затратах для общества, с целью обеспечения устойчивой мобильности в Евразии.

Открыл Конференцию генеральный секретарь IRU Мартин Марми, который в приветственном выступлении подчеркнул: "IRU начал кампанию "Разумный ход" в 2009 г. и она стала невероятно массовой, превратившись в крупнейшее международное движение и, в конечном итоге, стала новым политическим инструментом в ЕС. Если бы было возможно ее такое же успешное развитие в Евразии, это было бы именно то, чего мы все хотели бы достичь. Такие же цели преследует и другая инициатива IRU "Такси — в любое время! В любое место!". Ее задача — сделать вопросы такси главными в политической повестке дня, так как преимущества использования такси были в значительной степени забыты, несмотря на его огромный неиспользованный потенциал, который мог бы внести свой вклад в повышение эффективности высококачественной цепочки общественного транспорта". Евгений Москвичев, председатель Комитета по транспорту Госдумы РФ, поддержал инициативы IRU и отметил, что доступность такси в российских регионах является большой проблемой для отрасли и напрямую зависит от федеральной политики и стратегии в области транспорта.

Деятельность IRU нацелена на расширение автомобильных перевозок в Евроазиатском регионе и выполнение высоких требований к качеству и безопасности перевозок. Поэтому тема социальной мобильности, которой была посвящена конференция, на этой площадке приобрела особую значимость. Действительно, мы осознаем, что современная инновационная экономика невозможна без обеспечения свободы передвижения граждан, доступности мест их трудовой деятельности и проживания.

К сожалению, транспортная система Украины в ее нынешнем состоянии не позволяет поддерживать соответствующий уровень мобильности населения. Транспортная подвижность преобладающей части на-

селения остается на низком уровне. Рост мобильности населения — это одна из основных целей транспортной стратегии нашего государства. Автомобильный транспорт традиционно обеспечивает почти половину объема пассажирских перевозок в стране. И это несмотря на то, что законодательство относит вопросы внутригосударственного транспортного обслуживания населения к полномочиям регионов. Мы считаем, что Министерство инфраструктуры Украины должно активно поддерживать и контролировать это отраслевое направление.

В этом направлении важнейшим мероприятием по обеспечению необходимых экономических условий стабильной работы перевозчиков может стать утверждение сборника методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования.

Что касается международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, то на сегодня эта деятельность постепенно становится более упорядоченной, прозрачной. Реестр международных регулярных маршрутов приобрел открытый вид, что позволило вывести деятельность международных пассажирских перевозчиков на здоровый конкурентный путь.

Известно, что автомобильный транспорт играет важную роль в процессе международной интеграции, осуществляя внешнеторговые перевозки грузов и международные перевозки пассажиров. Важнейшее значение имеет пассажирский автомобильный транспорт, особенно автобусный, в обеспечении социально-экономической стабильности общества. В современных условиях наблюдается рост перевозок легковым таксомоторным транспортом. При этом хотелось бы отметить о возможном внедрении положительного опыта зарубежных стран в использовании социального такси для перевозок людей с ограниченными возможностями, в том числе и в Киеве. Это еще раз позволяет подчеркнуть особую роль и место пассажирского автомобильного транспорта в системе общественного воспроизводства в городских условиях и, особенно, в условиях мегаполиса.

В то же время существует ряд вопросов в сфере автомобильного пассажирского транспорта, которые требуют государственного регулирования, совершенствования нормативно-правовой базы его деятельности. В значительной степени это относится и к рынку услуг, предоставляемых легковым таксомоторным транспортом и автобусами городского значения, в том числе малой вместимости.

В ряде европейских стран накоплен определенный опыт в таких сегментах транспортной деятельности. Этот опыт, безусловно, интересен и полезен для транспортников стран-участниц СНГ.

Как известно, 2013 г. объявлен в СНГ годом экологической культуры и охраны окружающей среды. Выдвинутые и реализуемые МСАТ инициативы целиком и полностью направлены на повышение мобильности граждан, создание возможностей для беспрепятственного и безопасного движения пассажирского транспорта, повышения скорости и комфортабельности перевозок и, в конечном итоге, улучшение качества жизни населения.

Одной из таких инициатив по установлению стратегии и коммерческих целей для стимулирования удвоения масштабов использования общественного пассажирского автотранспорта является кампания "Разумный ход", которая широко обсуждается на рабочих встречах специалистов национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков, которые вступили в ряды участников этой кампании, и осуществляется под руководством Департамента пассажирского транспорта и такси IRU.

Кстати, напомним, что Хартию о присоединении к кампании "Разумный ход" Президент АсМАП Украины подписал еще в 2010 г. На сегодня участниками этой Кампании, по последним данным, объявленным на Конференции, являются более 4000 заинтересованных партнеров по всему миру, включая ведущие промышленные объединения, автопроизводителей и представителей СМИ, а также тысячи операторов городского и междугородного транспорта и физлиц, которые признают значение кампании.

24.05.2012 г. МСАТ в сотрудничестве с рядом государственных и частных партнеров, в частности членами Европейского парламента и Европейской комиссии (ЕК), создали первую в своем роде государственно-частную группу высокого уровня ЕС (ГВУ) по реализации целей кампании "Разумный ход" для разработки к середине 2013 г. рекомендаций, как наилучшим образом достичь этих целей — удвоить к 2025 г. в ЕС число пользователей коллективных пассажирских перевозок городскими, междугородными автобусами и такси.

Свои дискуссии ГВУ сосредоточила на трех основных темах:

— регулярные автобусные маршруты между городами и на значительные расстояния;

— коллективный туризм междугородными автобусами;

— городской транспорт и линии связи, включая такси как звено цепочки общественного транспорта.

21.02.2013 г. ГВУ официально закончила свою работу, приняв итоговый документ.

ГВУ утвердила общее видение вопроса о роли и месте автобусного транспорта и такси в цепочке интермодальной мобильности в качестве основы эффективной мобильности общества в ЕС и оптимальной альтернативы личному автомобилю.

Она также предложила разработать четкую политику ЕС и поставить задачи бизнеса для увеличения и расширения его участия, то есть фактически удвоить этот показатель до 2025 г., с целью содействия созданию общественной, финансовой, нормативно-правовой, рыночной и функциональной среды, которая будет стимулировать предоставление услуг и таким образом изменит поведение путешествующих и позволит обеспечить всестороннюю, эффективную и устойчивую мобильность для всех европейских граждан и гостей с наименьшими затратами для общества.

Общеизвестный факт, что кампания "Разумный ход" стала реакцией на игнорирование отрасли по-

литиками. Автобусный транспорт не только слабо используется потребителями и вносит недостаточный вклад в повышение мобильности и благосостояния, но и стал жертвой политического игнорирования, а нередко и ложного, неадаптированного и даже "запретного" законодательства. Ответом отрасли на подобное игнорирование стала кампания "Разумный ход", которая имеет следующие цели:

— изменить мнение политиков и СМИ об автобусном транспорте;

— изменить подход законодателей в пользу более полного учета особенностей отрасли и принятия правовых норм, не запрещающих, а скорее поддерживающих отрасль;

— удвоить число пользователей автобусным транспортом в течение 10 лет.

Данная задача и видение путей ее достижения отсутствовала в Белой книге Европейской комиссии от 2011 г. В итоге, автобусный и таксомоторный транспорт под руководством МСАТ взял инициативу, предложив свое видение вопроса и набор мер для ликвидации пробелов, оставшихся в Белой книге, и обеспечения того, что задача "Разумного хода" по удвоению числа пользователей будет воспринята разработчиками политики в ЕС со всей серьезностью.

Уже есть ряд примеров в европейских странах, в которых ассоциации-члены взяли на себя обязательства и приняли ведущую роль в решении задач кампании. Приведем два примера из Великобритании и Германии.

В Соединенном Королевстве местное название кампании "Разумный ход" звучит как "Более зеленый транспорт" и руководит ею Ассоциация перевозчиков — член Союза CPT. В центре ее особого внимания находятся городской транспорт и регулярные перевозки, она включает в себя составные элементы кампании, исследовательскую работу и взаимодействие с политиками. Некоторые из ее последних инициатив были поддержаны рядом ведущих политиков Великобритании и членами английского парламента, включая министра транспорта Нормана Бейкера.

В Германии кампания "Разумный ход" развивается по двум направлениям: содействие ее продвижению, а с недавнего времени — разработка политики. Организация, аналогичная государственно-частной ГВУ по осуществлению кампании "Разумный ход", находится сейчас в стадии формирования в Германии, имея задачу разработки и предоставления политических рекомендаций относительно национальных особенностей.

Однако, будучи "европейской" инициативой, модель союза государственного и частного сектора не должна оставаться европейской монополией.

МСАТ уже предложил странам Черноморского экономического сотрудничества создать группу высокого уровня по осуществлению кампании "Разумный ход" на региональном уровне, которая могла бы дать импульс развитию коллективных автодорожных пассажирских сообщений не только на национальном уровне, но и между самими странами.

Также вкратце информируем о конкурсах МСАТ в области пассажирских перевозок, которые были объявлены в т.г. Награда IRU "Сити Трофи-2013" присуждается муниципальной власти, которая проводит активную политику устойчивого развития группового автобусного туризма. Награда IRU "За выдающиеся достижения в области автобусных перевозок-2013" присуждается как частным, так и государственным автобусным компаниям, предоставляющим высококачественные экономически эффективные инновационные проекты, которые позволяют расширить использование городского и междугородного автобусного транспорта. Награда IRU "Инновации в автобусном туризме-2013" присуждается любой частной компании, которая применяет передовые практики, ведущие к расширению группового автобусного туризма.

Хотелось бы также остановиться на кампании МСАТ "Такси — в любое время! В любом месте!", которая началась совсем недавно и целью которой является признание такси частью цепочки общественного транспорта, а также улучшение представления об этом виде транспорта и популяризация его использования.

Как вам хорошо известно, услуги такси являются индивидуальными, предлагаемыми населению преимущественно на локальном уровне. Благодаря их несравненной гибкости, которая может сравниться, а в некоторых случаях даже превзойти, гибкость, предлагаемую частным автомобилем, такси также оказывает поддержку другим видам общественного транспорта, если добавить 24-часовую доступность 365 дней в году в сочетании с уникальными гибкими индивидуальными услугами, предоставляемыми отдельном пассажиру.

К сожалению, о тех преимуществах, о которых будет говориться ниже, в Украине говорить еще довольно рано, но стремиться надо к лучшему и такой мировой опыт воспринимать как стремление отечественного такси.

Итак, такси является безопасным видом транспорта, особенно там, где предъявляются соответствующие требования к уровню обучения и профессионализма. Результаты показывают, что благодаря профессионализму менеджеров и водителей такси может быть до 10 раз безопаснее личного автомобиля. Такси становятся все более экологически чистыми, в частности, в населенных пунктах и странах, где существуют соответствующие правовые, финансовые и административные стимулы для постепенного внедрения экологически чистых автомобилей, использования соответствующего топлива и методов управления.

Однако эти факты, о которых только что упоминали, редко пользуются признанием среди общественности и представителей органов власти. Кроме того, даже большая часть тех, кто работает в самой индустрии такси, не всегда в полной мере осознают более широкие преимущества, которые такси предоставляет клиентам, населению и обществу в целом.

Вот именно для решения этой проблемы в 2011 г. группа МСАТ "Такси и прокат автомобилей с водителем" приняла план совместных коллективных действий, направленных на улучшение имиджа такси и одобрила следующие предложения:

— общий лозунг: "Такси — в любое время! В любом месте!";

— общие ценности: гибкость, удобство, экологичность, безопасность, доступность;

— главная цель кампании — признание такси неотъемлемой частью общественного транспорта и популяризация его услуг.

А теперь обратимся к нескольким хорошим примерам. И первый пример — это услуга в городе Брюсселе — коллективное такси ночью. Вот некоторые особенности этой услуги (Collecto):

— обслуживание только по предварительному заказу по телефону (стационарный номер);

— каждую ночь с 23:00 до 6:00;

— 200 остановок (общественного транспорта) Collecto по всему Брюсселю;

— отправка ежечасно или каждые полчаса;

— прибытие по адресу, указанному Клиентом;

— группами максимум по 4 пассажира в такси;

Collecto — финансовые аспекты:

— клиент платит EUR5 (для владельцев абонементов общественного транспорта) или EUR6;

— Brussels—Capital Region оплачивает разницу между частью, которую платит клиент, и реальной стоимостью поездки (согласно показаниям таксометра);

— стоимость для пользователей Collecto: снижена с EUR7,5 до EUR5.

Сейчас вопрос, вызывающий большую полемику в США, — приложения такси для смартфонов. Действительно, с недавним взрывом использования приложений для смартфонов, которые предлагают новый способ заказа такси, а именно электронного заказа, в настоящее время наша отрасль переживает маленькую технологическую революцию. Тем не менее, многие приложения, работающие сегодня в США, создают неравноправные условия конкуренции с двумя очень разными наборами правил.

Лицензированные компании должны соблюдать все законы и правила и нести связанные с ними расходы, а другие, так называемые "мошеннические программы", не поддаются никаким требованиям и правилам и тем самым зачастую даже являются источником опасности для клиентов.

Отрасли необходимо срочно задуматься над решением этого вопроса и выработать последовательный подход и предложения.

В силу самого характера услуг, такси — это неотъемлемая часть мультимодальной общественной транспортной цепи. Хотя во многих странах это осознанно еще не в полной мере, и такси не пользуется теми преимуществами, которыми, как правило, пользуется общественный транспорт.

Таким образом, одним из постоянных требований отрасли является то, что такси должно быть признано необходимой частью цепи коллективного/общественного транспорта.

Использование такси в государственных заказах должно поощряться, в том числе в периоды низкого спроса на обычный общественный транспорт (поздно ночью и рано утром), и для особых категорий путешественников, таких как инвалиды, школьники и т.д.

А теперь представим еще одно новшество, на этот раз оно внесено ассоциацией такси, в данном случае в Нидерландах. Они разработали для такси схему сертификации качества с целью улучшения качества обслуживания. В рамках системы "Качества такси", которая была создана голландской ассоциацией такси, проводятся годовые обзоры по следующим пунктам: возраст и состояние транспортных средств; уровень обслуживания; кодекс поведения (персональная ответственность); отсутствие нарушений ПДД; документация компании; страхование; связь со службой защиты потребителей.

Доступ к профессии и профессиональное обучение водителей грузового транспорта и автобусов в значительной степени поддерживаются на уровне ЕС, но в области такси еще отсутствуют. Правила для доступа к рынку и доступа к профессии разрабатываются на национальном или местном уровне. Сама индустрия такси заинтересована иметь такие правила и постоянно стремится к интенсификации обмена передовым опытом между профессионалами, в т.ч. в рамках МСАТ. Сама Группа Такси в МСАТ очень активно работает и в этом направлении и разрабатывает пособия для водителей и менеджеров такси.

В целом можно подытожить, что участники конференции пришли к выводу, что городские и междугородные автобусные перевозки и такси должны играть важную социальную роль, обеспечивая безопасную, экологичную, гибкую и доступную мобильность людей в Евразии. Они также согласились, что необходимо осуществлять стратегию развития общественного автотранспорта с тем, чтобы значительно повысить безопасность дорожного движения, снизить загруженность дорог и загрязнение окружающей среды, повысить качество услуг и предложить наилучшие решения для обеспечения устойчивой мобильности всех граждан Евразии. Делегаты также согласились с тем, что, как показывает европейский опыт, самым лучшим способом для продвижения и развития общественного пассажирского автотранспорта является совместная работа в рамках истинного государственно-частного партнерства представителей отрасли, деловых кругов и органов законодательной и исполнительной власти.

ДРОБОТ Юлия,
секретариат АсМАП Украины

Морской кластер как инструмент реализации стратегии развития морских портов Украины

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ

Структурные преобразования в портовом хозяйстве Украины ввиду своей актуальности заслуживают особого внимания со стороны отраслевой науки. Сегодня необходимо провести всесторонние комплексные исследования и четко определить формы реализации законодательных инициатив в портовой деятельности Украины с учетом мировых тенденций развития рынка транспортных услуг.

К числу основных тенденций развития портового хозяйства Украины следует отнести:

— ослабление государственного регулирования в портовой деятельности и развитие конкурентных отношений за счет усиления рыночных механизмов в отрасли;

— активизацию взаимодействия между национальными, региональными и отраслевыми органами власти и "частным капиталом", развитие государственно-частного партнерства;

— развитие припортовой промышленности, усиление ее влияния на развитие морских портов;

— возрастающую роль региональных факторов при разработке стратегии развития морской отрасли;

— акцент на использование достижений НТП, взаимодействие предприятий и организаций отрасли с научными и учебными организациями. В последнее время все большее значение для развития экономики приобретают наука и образование, которые генерируют новые знания и обеспечивают подготовку высококвалифицированных работников. Именно новые знания становятся важной составляющей современного общества [1].

Глобализация мировой экономики, все ускоряющиеся темпы развития информационных технологий, повышение роли научно-технического процесса в развитии человечества поставили перед каждым государством требования создания стратегии будущего развития. Видное место в таких стратегиях занимает эффективная региональная политика, которая базируется на кластерной концепции. Основой кластерной концепции является объединение трех составляющих: науки, бизнеса и власти.

КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ МОРСКОГО КЛАСТЕРА

В работе [2] были предложены понятие морского кластера и его концептуальная модель, в которой представлены его основные составляющие (рис. 1).

Рис. 1. Концептуальная модель морского кластера

Кластер может включать как небольшое количество предприятий (10—15 компаний), так и значительное количество предприятий и организаций (6—7 тыс., как в Индии и Китае). Может объединять как малые, так и крупные предприятия в разных пропорциях. Кластер может быть построен как на основе географической концентрации компаний, так и состоять из участников, расположенных достаточно далеко друг от друга. Часто ядром кластера является университет либо НИИ. Форма взаимодействия в рамках кластера варьирует от простых сетевого типа ассоциаций до сложных, многоуровневых кооперационно-конгломератных образований. Может создаваться на национальном, региональном или муниципальном уровне [1].

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ КЛАСТЕРИЗАЦИИ

О значимости развития кластеров для европейской экономики свидетельствует тот факт, что в июле 2006 г. в ЕС был одобрен и принят "Манифест кластеризации в странах ЕС", а в декабре 2007 г. был одобрен и представлен к утверждению "Европейский кластерный Меморандум", который был окончательно утвержден 21.01.2008 г. в г. Стокгольм на Европейской президентской конференции по инновациям и кластерам. В этих документах среди примеров развития кластеров в Европе приводится и позитивный опыт развития кластеров в ряде регионов Украины, в том числе на Подолье, Полесье, Прикарпатье и г. Севастополе. Свою поддержку процессам кластеризации в странах Европы с переходной экономикой продемонстрировал саммит ЕС "Восточное партнерство", состоявшийся в г. Праге 7—10.05.2009 г.

Кластеры эффективно функционируют в экономически развитых странах, а также представлены и в развивающихся странах. Они возникают как на национальном, так и на региональном уровнях. Очень часто "ядром" кластера являются крупные учебные либо научно-исследовательские организации.

В мировой практике наблюдается большое число самых разнообразных форм и видов кластерных структур, но, тем не менее, именно кластеры признаны одной из эффективнейших производственных систем эпохи глобализации и Экономика Знаний (Knowledge Economy) подтверждает необходимость их использования и в Украине [3].

Каждая страна вырабатывает удобную для себя политику формирования кластерных объединений. Наиболее известной мировой кластерной организацией на морском транспорте является Европейская сеть морских кластеров (ECMK). Она включает в себя морские кластерные организации таких стран, как Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Италия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Испания, Швеция, Великобритания, Болгария.

ECMK была основана 4.11.2005 г. в Париже. Ее целью было стремление обмениваться опытом, координировать деятельность, а также развивать и укреплять морские кластеры государств-членов и Европы в целом.

ЕСМК является гибкой организацией, в которой члены на добровольной основе сотрудничают в сфере решения вопросов, связанных с их деятельностью. С помощью ЕСМК повышаются шансы привлечь внимание власти к решению проблем, которые являются общими для морских предприятий всех стран.

В разных странах ЕС в течение последних 20 лет было создано большое количество кластерных организаций на национальном и региональном уровнях. Обычно в состав европейских морских кластеров входят следующие предприятия: судоходные компании; порты, терминалы; судостроительные и судоремонтные верфи; предприятия судового машиностроения и морского приборостроения, поставщики смежных отраслей промышленности; государственные структуры национального и регионального уровней; проектно-конструкторские компании; научно-исследовательские центры, испытательные бассейны; предприятия малого и среднего бизнеса; образовательные учреждения для морской отрасли; классификационные общества; банки, участвующие в финансировании предприятий морской отрасли; морские брокерские и страховые компании и др. [4].

СХЕМЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ КЛАСТЕРОВ В ЕВРОПЕ

По материалам [5] были выделены особенности создания и функционирования морских кластеров по следующим схемам (рис. 2):

1) top—down ("сверху вниз"), как было сделано в Германии;

2) bottom—up ("снизу вверх"), как, например, в Норвегии;

3) combination play ("объединение усилий"), по этой схеме была построена Голландская морская сеть.

По схеме "объединение усилий" (combination play) морской кластер создается общими усилиями властных структур и частного сектора и предусматривает активное использование разных форм государственно-частного партнерства. Функционирование этих морских кластеров является наиболее перспективным для морской отрасли Украины.

ОСОБЕННОСТИ КЛАСТЕРИЗАЦИИ В УКРАИНЕ

Несмотря на 10-летнюю практику функционирования кластерных объединений в Украине, до сих пор:

— не определены нормативно-правовые основы формирования кластеров;

— отсутствуют научно-обоснованные и апробированные на практике методики оценки целесообразности создания и анализа результатов их деятельности;

— отсутствуют единые организационные формы построения кластеров и т.д. [6].

Опыт кластеризации в Украине свидетельствует, что при отсутствии нормативного регулирования в разных сферах хозяйствования инициаторами выступали органы власти, предприниматели либо научные и образовательные организации. Это повлияло на выбор организационной формы кластеров. В частности, когда инициаторами кластера выступали предприниматели (строительный кластер), то организационной формой стало ООО, а в случае инициативы со стороны органов власти и предпринимателей (туристический кластер) — общественная организация.

Предприятия и организации, объединяясь в кластер, не теряют своей юридической и экономической самостоятельности, продолжают функционировать в условиях конкуренции, в то же время получают определенные преимущества, которые выделены для отдельных групп участников кластера и подробно описаны в работе [2].

Часть преимуществ носит "явный" характер, т.е. их результат сразу можно ощутить. Например, активизация инвестиционных процессов, снижение стоимости материалов, услуг и пр. показатели, порождающие рост прибыли.

Вместе с тем большая часть преимуществ носит "неявный" характер, например, совершенствование процесса обучения персонала, обмен опытом, повышение информированности, результатом чего является распространение знаний среди участников кластера и активизация инновационной деятельности.

Опыт показывает, что вторая группа факторов оказывает значительно большее влияние на результаты

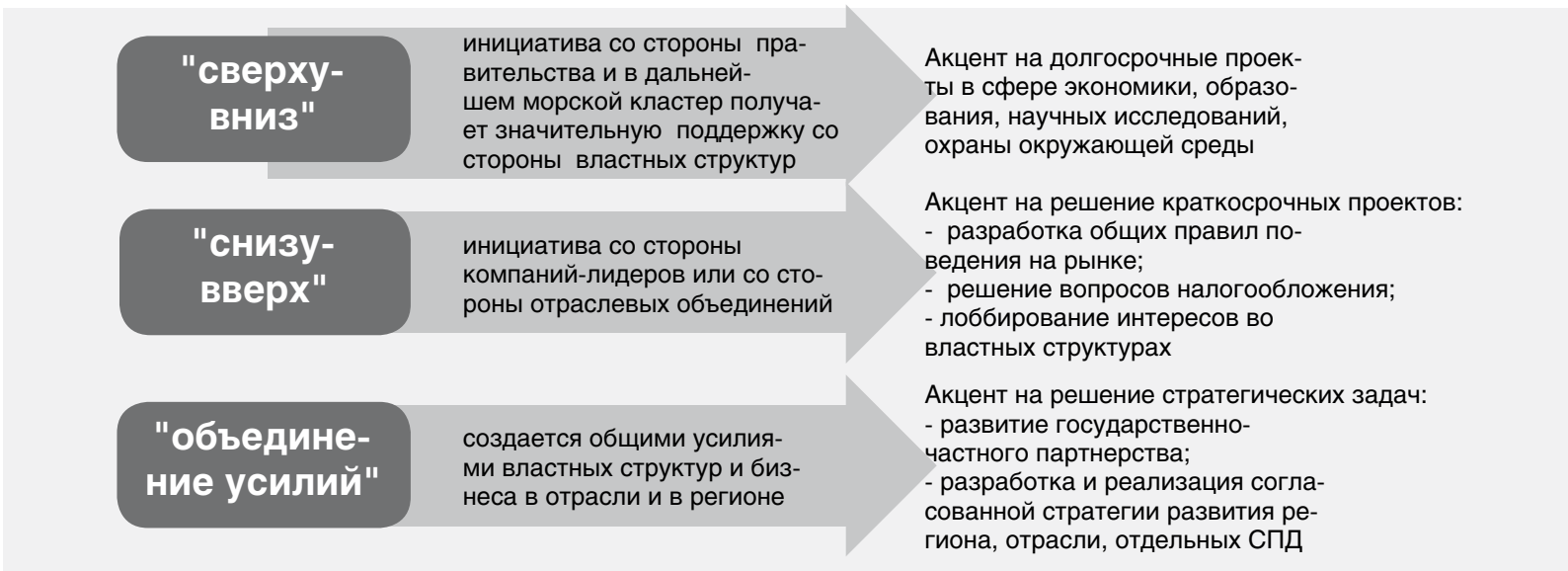


Рис. 2. Особенности различных схем создания и функционирования морских кластеров

работы предприятий и организаций-участников кластера, чем "явные" факторы, хотя их влияние не столь заметно.

При создании морского кластера четко определены задачи его участников:

1) бизнес — активизация взаимодействия субъектов хозяйствования в отрасли и регионе;

2) власть — формирование благоприятной среды (в первую очередь, нормативно-правовой) для развития бизнеса и реализации в полном объеме потенциала кластерной концепции;

3) наука — разработка научно-методического обеспечения по созданию и функционированию морского кластера, активизация инновационной деятельности в направлении коммерциализации результатов научных исследований.

ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОРСКИХ КЛАСТЕРОВ В УКРАИНЕ

Анализ мирового опыта создания кластеров в морской отрасли и изучение особенностей создания кластерных объединений в Украине позволили выделить основные этапы формирования морских кластеров в Украине:

— *этап 1.* Формирование инициативной группы и обоснование целесообразности создания морского кластера в определенном регионе на базе оценки наличия необходимых условий для реализации кластерной концепции (наличие крупных предприятий, состояние малого бизнеса, наличие отраслевых НИИ и ВУЗов и т.д.);

— *этап 2.* Разработка программы действий с учетом потребностей и возможностей всех потенциальных участников морского кластера на базе оценки качества экономической обстановки;

— *этап 3.* Разработка организационной структуры и формирование системы управления морского кластера (выбор организационной формы, формирование органа управления морского кластера, разработка нормативных документов, регламентирующих деятельность морского кластера и т.д.).

Также в рамках этих этапов предполагается оценить перспективность создания морского кластера, определить вертикальные и горизонтальные связи, сформировать систему управления и т.д. Соответствующие методики уже разработаны, а некоторые прошли апробацию.

В частности, для выявления резервов использования потенциала кластерной концепции в портовом хозяйстве Украины и определения направлений на пути к максимизации использования потенциала морского кластера в регионе Северо-Западного побережья Черного моря было предложено использовать графоаналитический метод.

Исследование показало, что в Одесском регионе в полной мере присутствуют и на достаточно высоком уровне используются две составляющие морского кластера — наука и бизнес. Также имеются в наличии и властные структуры, обеспечивающие должное функционирование кластера. Однако организация основных составляющих морского кластера значительно снижает эффективность его функционирования.

Было выявлено, что уровень использования потенциала отраслевых факторов составляет 67%. Региональные факторы способствуют созданию и развитию морского кластера только на 42%. В свою очередь макроэкономические факторы имеют самый низкий уровень реализации потенциала — всего 27% [7].

РЕЗУЛЬТАТЫ СОЗДАНИЯ МОРСКОГО КЛАСТЕРА

Проведенное исследование показало, что следующим шагом на пути использования кластерной концепции в портовой деятельности Украины должна быть практическая реализация.

К числу основных результатов создания морского кластера можно отнести:

— усиление межфирменных потоков идей и информации;

— обеспечение соответствия стратегий развития отдельных предприятий общей стратегии развития приморского региона и портового хозяйства Украины;

— активизация инновационной деятельности в отрасли;

— решение ряда социальных проблем в регионе;

— рост благосостояния региона и уровня конкурентоспособности участников кластера.

Реализация кластерной концепции позволит активизировать взаимовыгодное сотрудничество в сфере портовой деятельности, однако следует отметить, что кластер не может решить всех проблем, которые существуют в отрасли и в регионе, но он является современным эффективным инструментом для реализации поставленных целей.

Перечень ссылок

1. Соколенко С. Проблеми і перспективи посилення конкурентоспроможності економіки України на основі кластерів / С. Соколенко //Економіст. - 2008. - № 10. - С. 31—35.

2. Чекаловец В.И. Предпосылки использования кластерной концепции в портовом хозяйстве Украины /В.И. Чекаловец, Н.Г. Гребенник //Транспорт. - 2009. - № 20 (552). - С. 57—62.

3. О кластерах [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://ucluster.org/universitet/o-klasterakh/.

4. Александров В.Л. Проблемы и перспективы создания кластера морской индустрии в Санкт-Петербурге /В.Л. Александров [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://spp.spb.ru/ru/node/3802.

5. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors. [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/clusters/ workshop_presentation_thijssens_en.pdf.

6. Геєць В.М. Кластери і мережеві структури в економіці — тема досить цікава, але на сьогодні ще не до кінця вивчена /В.М. Геєць //Економіст. - 2008. - № 10. - С. 10—11.

7. Крыжановский С.В. Методические основы оценки перспективности создания морского кластера и практическая их реализация в Украине /С.В. Крыжановский, Н.Г. Гребенник //Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Вип. 28. - Одеса: ОНМУ, 2008. - С. 14—27.

ГРЕБЕННИК Наталья, к.э.н., доцент кафедры "Экономики предприятия и предпринимательство на морском транспорте" Одесского национального морского университета

Развитой рынок транспортно-экспедиторских услуг в Украине: зачем он нужен и с чего начать его формирование?

В своих предыдущих двух статьях ("Транспорт" № 13 (753) от 3.04.2013 г. и № 18—19 от 15.05.2013 г.) я обосновал следующие выводы.

1. Украина как территория, ее внутренний рынок транспортно-экспедиторских услуг — область жизненно важных интересов заинтересованных стран-участниц внешнеторговых операций; по этой причине украинским производителям ТЭУ (транспортно-экспедиторских услуг) принципиально важно стать конкурентоспособными — по самым высоким, международным меркам и критериям.

2. Рыночный сегмент продаж транспортно-экспедиторских услуг, производимых с участием автоперевозчиков грузов — на сегодня единственный, где отечественные производители услуг пока еще имеют возможность сформулировать и облечь в технологии рыночной деятельности систему защиты своих естественных экономических и социальных интересов.

3. При сохранении существующего положения на украинском рынке ТЭУ оценка перспектив экономически успешной работы украинских производителей этих услуг может быть только негативной.

Учитывая вышеизложенные выводы и относительно высокую временную динамику движения Украины к ассоциированному членству в ЕЭС, формирование развитого рынка ТЭУ в стране становится неотложной в своем решении задачей обеспечения жизненно важных экономических и социальных интересов отечественных производителей услуг.

Конечно, тех из них, которые планируют в ближайшие годы и далее работать в Украине. А не переезжать на заслуженный отдых в английские и испанские поместья. И также той их части, которая осознает, что отечественным производителям ТЭУ придется заплатить высокую цену за лоббируемое сегодня крупным и сверхкрупным украинским бизнесом ассоциированное членство в ЕЭС — как это уже, отчасти, было в случае с ВТО. Цену в форме максимального упрощения и, как следствие, расширения доступа иностранных коллег-конкурентов на внутренний рынок услуг в виде увеличения клиентских предпочтений в сторону этих коллег-конкурентов. И как главное и самое опасное следствие — радикальное обострение конкуренции на украинском рынке услуг.

При этом не исключается и такой, крайне опасный для национальных производителей услуг, вариант развития событий: если последние не смогут самостоятельно сформировать развитой рынок услуг, то возможно принятие политического решения на общеевропейском уровне. Его суть будет определяться такой исходной причиной: Украина как объективно стратегически важное, но технически отсталое, нецивилизованное в нормативно-правовом отношении и опасное в экономических аспектах пространство осуществления транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД) являет собой серьезное препятствие для международной торговли. Поэтому, мол, экономически развитым странам нужны соответствующие ситуационные альтернативы, в т.ч. в виде ограничения использования потенциально большого транзитного потенциала Украины за счет дополнительного использования транзитных возможностей России, Беларуси, Турции и стран Закавказья. А также альтернативы в варианте раздела украинского рынка ТЭУ между несколькими общемировыми лидерами транспортно-экспедиторского бизнеса, которые смогут обеспечить "западные стандарты" транспортно-экспедиторского обслуживания клиентуры. С соответствующими тяжелыми социально-экономическими последствиями для национальных производителей услуг. Последнее уже само по себе исчерпывающе отвечает на вопрос о том, зачем украинским производителям услуг необходим развитой рынок.

Но, кроме того, существует еще целый ряд других негативных обстоятельств, объективно побуждающих отечественных производителей услуг искать пути недопущения их проявления или устранения. К их числу можно, в частности, отнести следующее.

Так, сегодняшнему — неприемлемо высокому — уровню экономических рисков производителей транспортных и других транспортно-экспедиторских услуг в целом сопутствует отсутствие работающих в режиме времени выполнения отдельных сделок системных механизмов их минимизации.

Следствием наличия указанных рисков являются неплатежи или длительные задержки платежей за уже предоставленные услуги:

— широкое распространение недобросовестной конкуренции среди производителей услуг поддерживается не только относительно низким уровнем современной деловой морали участников рынка услуг. Но и, прежде всего, отсутствием четких, понятных участникам рынка услуг ее критериев. А также отсутствием рабочих механизмов профилактики недобросовестной конкуренции, обеспечения неотвратимого наказания виновных в ней лиц.

Все это, усиленное отсутствием рыночных механизмов конкурентного ценообразования на услуги, обусловливает проявления как ценового демпинга, так и неоправданно завышенных цен на услуги отдельных их производителей. А еще — нередко порождает спекуляцию услугами со стороны экспедиторов и, как следствие, оплату услуг перевозчиков по остаточному принципу "минимальной достаточности";

— фактическое отсутствие технологических и потребительских стандартов — и даже нормативных правил осуществления транспортно-экспедиторской деятельности! — сегодня сосуществует с недопустимо общими рассуждениями о качестве услуг, их минимальной стоимости и ценовом демпинге;

— отсутствие системы и законных механизмов организации и осуществления оперативной профессиональной солидарности и взаимопомощи в среде национальных производителей услуг, сопровождаемое ежегодным бесконтрольным и, как следствие, неуправляемым численным увеличением присутствия на внутреннем рынке услуг их отечественных и иностранных коллег-конкурентов, имеют своей перспективой уход с рынков услуг значительной части украинских перевозчиков грузов и экспедиторов. И, прежде всего, из числа мелких и средних предпринимателей;

— рыночные отношения участников транспортно-экспедиторской деятельности фактически никак и никем не организуются и не регулируются.

По этой причине, в частности, постоянной проблемой производителей услуг в Украине является превышение рыночного предложения ТЭУ над рыночным спросом на эти услуги.

Этот "численный перекос" в сторону рыночного предложения услуг отчасти является искусственным. Поскольку является результатом присутствия на рынке услуг большого количества спекулянтов информацией о рыночных спросе и предложениях транспортных и транспортно-экспедиторских услуг. Широким распространением конкуренции в среде производителей услуг в ущерб стратегическому сотрудничеству между ними. Последнее же является предпосылкой и информационной основой клиентской "игры на понижение цен" на ТЭУ.

Изложенным далеко не исчерпывается весь перечень проблем рынка услуг. Вместе с тем, обращает на себя внимание тот факт, что все они имеют общесистемный (по отношению к рынку услуг и отдельным его участникам) характер. А, поэтому, их радикальное решение находится, прежде всего или только, на общесистемном, общерыночном уровне. Поэтому, соответственно, их решение должно находиться как на

индивидуально-производственном, так и на общесистемном (рыночном) уровнях хозяйствования участников транспортно-экспедиторской деятельности.

Обобщая смысл вышеприведенных проблем, можно свести его к такому общему выводу: на сегодня в Украине отсутствует цивилизованный в нормативно-правовом отношении, современный в технологическом и перспективно привлекательный в экономическом аспектах рынок транспортно-экспедиторских услуг.

Рынок как совокупность нормативно-правовой, организационно-технологической и экономической сред взаимовыгодного делового взаимодействия и сотрудничества, конкуренции производителей и потребителей услуг.

Принимая изложенное за исходную мотивационную основу развития темы формирования в Украине рынка ТЭУ, отвечающего критериям и условиям его функционирования в экономически развитых странах, естественным экономическим и другим законным интересам отечественных производителей услуг, обратимся к вопросу, приведенному в заголовке этой статьи. А именно: так что же нужно делать и с чего начать в большой и непростой работе по формированию иного, чем сейчас, отвечающего уже упомянутым и нижеприведенным критериям и качествам, рынка транспортно-экспедиторских услуг?

Для формулирования ответа на такой непростой вопрос обратимся к незамысловатой, но содержательно и жизненно мудрой логике потребителей и производителей услуг. Что, в идеале, хотел бы получить потребитель услуг, "выходя" на рынок? Правильно, услуги необходимых ему вида, ассортимента, качества и все это — по приемлемой для него цене. Да еще законно желал бы, чтобы сам процесс покупки услуг был технологически прозрачным (предсказуемым), нетрудоемким, экономически безопасным, просто по-человечески уважительным и, по возможности, приятным. А, в целом же, и это, возможно, — главное: вызывал бы в будущем у покупателя (потребителя) услуг желание при необходимости вновь обращаться к услугам этого же их продавца.

В свою очередь, продавцу транспортно-экспедиторских услуг хотелось бы иметь стабильный спрос на его услуги и возможность их продажи по экономически приемлемым ценам в условиях добросовестной конкуренции и высокого уровня экономической безопасности на рынке.

Таким образом, в указанных ситуациях основное внимание как потребителей, так и производителей услуг конкретизируется на этапе их деятельности, который можно определять как покупка-продажа услуг. И это естественно: поскольку в условиях свободного рынка именно этот этап хозяйственной деятельности производителей услуг служит проверкой их востребованности потребителями, оценкой как товара рыночным спросом, реальной проверкой оптимальности соотношения их цены и качества.

В настоящее время в организационном и технологическом аспектах этап покупки—продажи услуг реализуется в большинстве случаев в форме парных ситуативных, эпизодических контактов перевозчиков грузов с экспедиторами или таковых же с клиентами — потребителями услуг. При этом, в условиях стабильного превышения рыночного предложения на транспортные и транспортно-экспедиторские услуги над рыночным спросом на них, отсутствия какого-либо оперативного и даже нормативно-правового регулирования процессов покупки—продажи услуг, относительно низкого уровня этики и морали деловых отношений участников сделок по покупке—продаже услуг часто сопровождается фактами недобросовестной конкуренции, проявлениями недостаточного уровня экономической безопасности.

В таких условиях осуществления покупки—продажи услуг вышеприведенные экономические цели рыночной деятельности их потребителей и производителей являются для большинства украинских участников ТЭД в принципе недостижимыми. А естественные для условий развитых рынков вышеупомянутые их "рыночные" ожидания и пожелания — нереальными и наивными.

Именно в принципе недостижимыми. И, прежде всего, по причине несовпадения областей проявления указанных негативных явлений в отношениях участников сделок покупки—продажи услуг с областями применения технологий упреждения их появления и предотвращения (устранения). Поскольку последнее может решаться только на общесистемном — рыночном — уровне. А негатив в отношениях участников ТЭД зарождается, как правило, на уровне отдельных их сделок. Во-вторых, недостижимость указанных целей реализации сделок по покупке—продаже услуг в условиях отсутствия в стране т.н. развитого рынка объясняется также и следующими общесистемными причинами:

— отсутствием в Украине нормативно-правового и научно-методического обеспечения формирования развитого рынка ТЭУ, конкретных технологий обеспечения и поддержки свойственных ему рыночных отношений;

— отсутствием своеобразного генератора и работающих в масштабе реального времени осуществления отдельных сделок механизмов — организационного, юридического, технологического, экономического — обеспечения рыночных отношений, характерных для т.н. развитого рынка услуг. Т.е., здесь идет речь об отсутствии т.н. элементов системной рыночной инфраструктуры;

— отсутствием морально-образовательной готовности основной массы производителей услуг к работе в условиях т.н. развитого рынка.

А также, что не менее важно, их веры и убежденности в реальность формирования в тотально коррумпированном, перенапряженном многочисленными противоречиями обществе современных рыночных отношений;

— отсутствием общего понимания принципов и содержания процесса реформирования сегодняшнего украинского рынка ТЭУ в государственных и общественных структурах, призванных осуществлять госуправление, а также обеспечивать самоорганизацию представителей отдельных профессиональных групп участников транспортно-экспедиторской деятельности.

Подобный перечень "отсутствий" можно было бы продолжить. Но не в этом конечная цель данной статьи. А цель ее состоит в том, чтобы, во-первых,

помочь коллегам осознать всю критичность текущего момента на украинском рынке ТЭУ — именно для отечественных производителей услуг. И, во-вторых, поспособствовать коллегам не только не впасть после этого отчаяние, но и поверить в возможность, как минимум, в сохранения их нынешних рыночных позиций на внутреннем рынке услуг. Но чтобы это обеспечить, сегодняшние планы и амбиции отечественных производителей ТЭУ должны состоять в формировании в Украине развитого рынка услуг. В подобной ситуации закономерно встает такой вопрос: "А какой же — в нашем представлении — рынок услуг и соответствующие ему рыночные отношения можно было бы считать развитым?" Полагаю, что с учетом и в условиях предстоящего ассоциированного членства Украины в ЕЭС речь должна идти о современном в технологических аспектах, цивилизованном в нормативно-правовых отношениях, экономически безопасном и привлекательном рынке услуг. Рынке, который в таких своих качествах имел бы реальные шансы стать технологически неотъемлемой и регионально безальтернативной, экономически привлекательной региональной составной частью международных рынков услуг.

Рынка, на котором экономическое доминирование на украинском рынке отечественных производителей услуг рассматривалось бы международным сообществом потребителей услуг, международными (ЕЭС) институтами экономической интеграции как закономерный результат бесспорной конкурентоспособности их услуг — во всех составляющих последних (товарной, ценовой и качественной).

Как было показано выше, из всего цикла производства и потребления ТЭУ — этапов маркетингового изучения рынка услуг, договорно-правового оформления намерений и обязательств участников транспортно-экспедиторской деятельности, подготовки производства и непосредственно производства и потребления ТЭУ, этапа заключительных операций — основное внимание участников ТЭД концентрируется на этапе купли—продажи этих услуг. И это не случайно. Ведь как раз этот этап, а именно — сам по себе процесс купли—продажи и результаты их деятельности на нем, — составляет смысловую и конечную (итоговую), целевую часть их деятельности на рынке услуг. Поэтому последнее уже само по себе является, пожалуй, главным аргументом в пользу формирования развитого рынка услуг с вышеприведенными его характеристиками и особенностями. И это даже помимо вышеуказанных аргументов в пользу интеграции внутреннего рынка в международные рынки услуг и просто — экономического выживания национальных производителей услуг.

Имея все это в виду, а также осознавая при этом содержательно комплексный характер, научно-методическую и технологическую сложность решения задачи формирования развитого рынка услуг, будет логичным и совсем не лишним с самого начала за-

даться вопросом поиска главного звена в цепи составляющих этой комплексной задачи. Очевидно, что в свете вышеизложенного вывода о решающей, "контрольной" и "оценочной" роли во всей ТЭД технологического и экономического в своем содержании этапа купли—продажи услуг, в самом общем виде и представлении о нем это "главное звено" реально должно являть собой эффективно работающий, комплексный в своих возможностях, уже проверенный длительным временем успешной эксплуатации механизм организации купли—продажи услуг.

Учитывая упомянутую выше научно-методическую и технологическую сложность решения задачи формирования рынка услуг, было бы желательно изначально упростить решение этой задачи. И сделать это путем адаптации к конкретным, во многом специфическим, условиям рынка ТЭУ некоего типового в принципиальных важных и универсальных своих составляющих, уже существующего и признаваемого украинским законодательством механизма купли—продажи услуг. И такой "механизм" на сегодня в Украине уже 20 лет существует — это механизм биржевой торговли.

Эффективность его применения проверена и отработана в мире опытом столетий. И в решении определенного круга вопросов рыночной деятельности на сегодня ему нет лучшей альтернативы. Поэтому, по указанным причинам, как раз создание биржи транспортно-экспедиторских услуг — именно тот проект, с которого следовало бы начать формирование развитого рынка ТЭУ в Украине.

При этом речь идет о классической бирже, законодательные и содержательные (правовые, технологические, организационные и экономические) основы функционирования которой принципиально общие для всех стран с развитой рыночной экономикой.

В то же время, указанные основы функционирования биржи транспортно-экспедиторских услуг должны быть в максимально возможной степени адаптированы и согласованы с многообразной спецификой самой ТЭД. А, точнее говоря, в проекте "Биржа ТЭУ" должны быть отражены результаты взаимной и согласованной — "встречной" — адаптации положений украинского законодательства по биржевой торговле с соответствующими нормативно-правовыми положениями из области ТЭД, с технологиями и экономическими целями ее осуществления. И все это, естественно, должно быть ориентировано на достижение более высокой и общей цели: на формирование и последующую сервисную поддержку функционирования развитого внутреннего рынка ТЭУ в Украине. Рынка с его общими параметрами, приведенными выше по тексту данной статьи.

Такой рынок, в свою очередь, должен послужить делу системной поддержки усилий отдельных национальных производителей услуг в решении ими своих социально-экономических задач. И, конечно, только развитой внутренний рынок ТЭУ сможет стать технологически современной и регионально безальтернативной, экономически привлекательной и безопасной составной частью международных рынков услуг.

То есть, в последнем случае речь идет о реальном обеспечении именно механизмами биржевой торговли, в целом формированием в Украине развитого рынка услуг, интеграции внутреннего их рынка в международные рынки соответствующих услуг.

В заключение следует особо подчеркнуть следующее.

Украинское законодательство уже сегодня позволяет, а мировой опыт организации биржевой торговли в экономически развитых странах подтверждает тот факт, что биржа ТЭУ должна и может стать основой инфраструктуры специализированного рынка этих услуг. А в совокупности с другими элементами и работающими механизмами такой рыночной инфраструктуры создание биржи, ее функционирование обеспечат то, что тема развитого рынка из плоскости общих разговоров, из области экономически небезопасной и технологически отсталой хозяйственной деятельности содержательно трансформируется в добросовестную конкуренцию и, ситуативно, в стратегическое сотрудничество производителей услуг.

И последнее. На основе критического переосмысления и адаптации мирового опыта организации биржевой торговли, на основе целевого использования положений уже действующего украинского законодательства в принципе возможно создание классической в своих функциях и ответственности биржи ТЭУ. Биржи, которая в части ее практической пользы будет лучше того, что на сегодня часто, и необоснованно, а фактически лишь образно, "для красного словца", называется биржей. Все эти, с позволения сказать "биржи" — а их в Европе более 100 (см. журнал "Укравтоконтинент", № 4, 2013 г., стр. 34) — не более чем "электронные доски объявлений". С меньшим или большим уровнем защищенности своих сайтов от несанкционированного доступа неидентифицированных в качестве их клиентов лиц. С минимальными обязательствами перед последними за негативные отклонения от условий договора сотрудничества. И соответствующими им минимальными технологическими возможностями предметного участия в технологиях обслуживания потребителей услуг и многообразной сервисной поддержки всех участников ТЭД.

Очень часто такие "биржи" представляют собой международные коммерческие проекты, правовой основой функционирования которых не являются положения "биржевого" и другого, содержательно специализированного, законодательства страны — регистрации. Или, тем более, какой-либо из стран их функционирования. По этой причине такие "биржи" в принципе не могут, да и не обязаны, обеспечивать своим клиентам правовые поддержку и помощь. И, уж тем более, как международные коммерческие проекты, значительную часть реализации которых составляют решения вопросов электронной рекламы рыночного спроса и предложения услуг, информационные технологии, вопросы информационной безопасности, такие "биржи" не могут ставить и решать задачи в интересах национальных производителей какой-либо из стран. Они лишь, вполне естественно и законно, решают свою главную задачу — задачу максимизации прибыли. В отличие от "классических" специализированных бирж, которые по закону являются неприбыльными организациями.

ЧУЕВ Алексей

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ

ВСЕУКРАИНСКИЙ ДЕНЬ ЛОГИСТА™: главный источник лучших практик

31 мая 2013 г. более 150 руководителей логистики торговых и производственных компаний получат эксклюзивный доступ к лучшим практическим кейсам ведущих экспертов логистики, посвященным увеличению точности, скорости и качества логистических бизнес-процессов. Новые способы сэкономить на логистике, оптимизировать бизнес-процессы компаний, увеличить их прибыль будут презентованы экспертами из Украины и России, которые, по мнению участников рынка, достигли успеха в своей профессиональной области.

ВСЕУКРАИНСКИЙ ДЕНЬ ЛОГИСТА™ — профессиональный праздник логистов-практиков, который по традиции пройдет в рамках уже 9-ой Всеукраинской практической конференции, основанной B2B Медиа-группой TradeMaster® Group (www.TradeMaster.UA).

Мероприятие пройдет при поддержке:

— Партнер контрактного производства — Портал об СТМ www.PrivateLabel-TM.com;

— Генеральный CRM-Партнер — E-Consulting;

— Эксклюзивный IT-партнер — U&Sluno;

— Логистический партнер — Компания "УВК";

— Партнер — Columbus.

Актуальные вопросы этого года для развития ЛОГИСТИКИ (эксклюзивные практические доклады):

— ТОЧНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ бизнес-процессов в логистике: топ-10 лучших инструментов;

— СКОРОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ: Практические инструменты и решения для торговых и производственных компаний, позволяющие повысить скорость без потери качества операций для различных этапов цепочки поставок: заказ, склад, транспорт и другие;

— КАЧЕСТВО ЛОГИСТИЧЕСКИХ бизнес-процессов: KPI качества для логистического департамента компании; основные инструменты в алгоритмах и цифрах для повышение качества операций;

— СНИЖЕНИЕ ВЛИЯНИЯ ВНЕШНИХ "ОГРАНИЧЕНИЙ" на скорость, точность и качество работы логистики в компании: кейсы по эффективной работе с ключевыми контрагентами в цепочке поставок: поставщик—сеть; производитель—дистрибутор; компания—таможня, заказчик—оператор логистики; снижение рисков "сезонности" и колебаний стоимости ресурсов, необходимых для эффективной работы логистики; актуальные решения, которые позволяют оптимизировать логистику и оправдывают себя с точки зрения вложенных инвестиций;

— ТОП-5 "неожиданных" решений РУКОВОДИТЕЛЯ ЛОГИСТИКИ, которые привели к повышению эффективности работы Департамента Логистики и всей Компании.

Практические кейсы и дискуссии на актуальные темы, а также презентации новых решений для логистики, услышат более 150 Участников: директора логистики, руководители складской и транспортной логистики, директора и владельцы компаний (розничных сетей, производителей, дистрибуторов, фармацевтов, логистических операторов, экспедиторских компаний), консультанты, поставщики услуг, решений и оборудования для логистики, ведущие СМИ.

Среди спикеров, которые подготовили доклады: Александр Еременко, директор по логистике ГК "Верес"; Евгений Пономаренко, руководитель отдела логистики "JTI Украина"; Евгений Филоненко, замдиректора по логистике и транспорту "Агроскоп Украина"; Федор Арбузов, замдиректора, руководитель департамента промышленной и логистической недвижимости, ООО "ДТЗ Консалтинг"; Виктор Шиков, ведущий консультант СНГ в области планирования и прогнозирования, управления запасами и потоками (Москва) с профессиональным практическим опытом работы в сфере логистики более 13 лет; Андрей Орехов, ведущий практик логистики в Украине, практический опыт управления логистикой более 12 лет; Кира Назарькова, управляющий директор дивизиона логистики MTI; Олег Рудковский, начальник отдела логистики "УГМК"; Андрей Безгубенко, президент "Е-консалтинг"; Дмитрий Рудюк, консультант по управлению цепями поставок U&SLUNO и другие эксперты, которые, по отзывам участников рынка, достигли успеха в управлении логистикой.

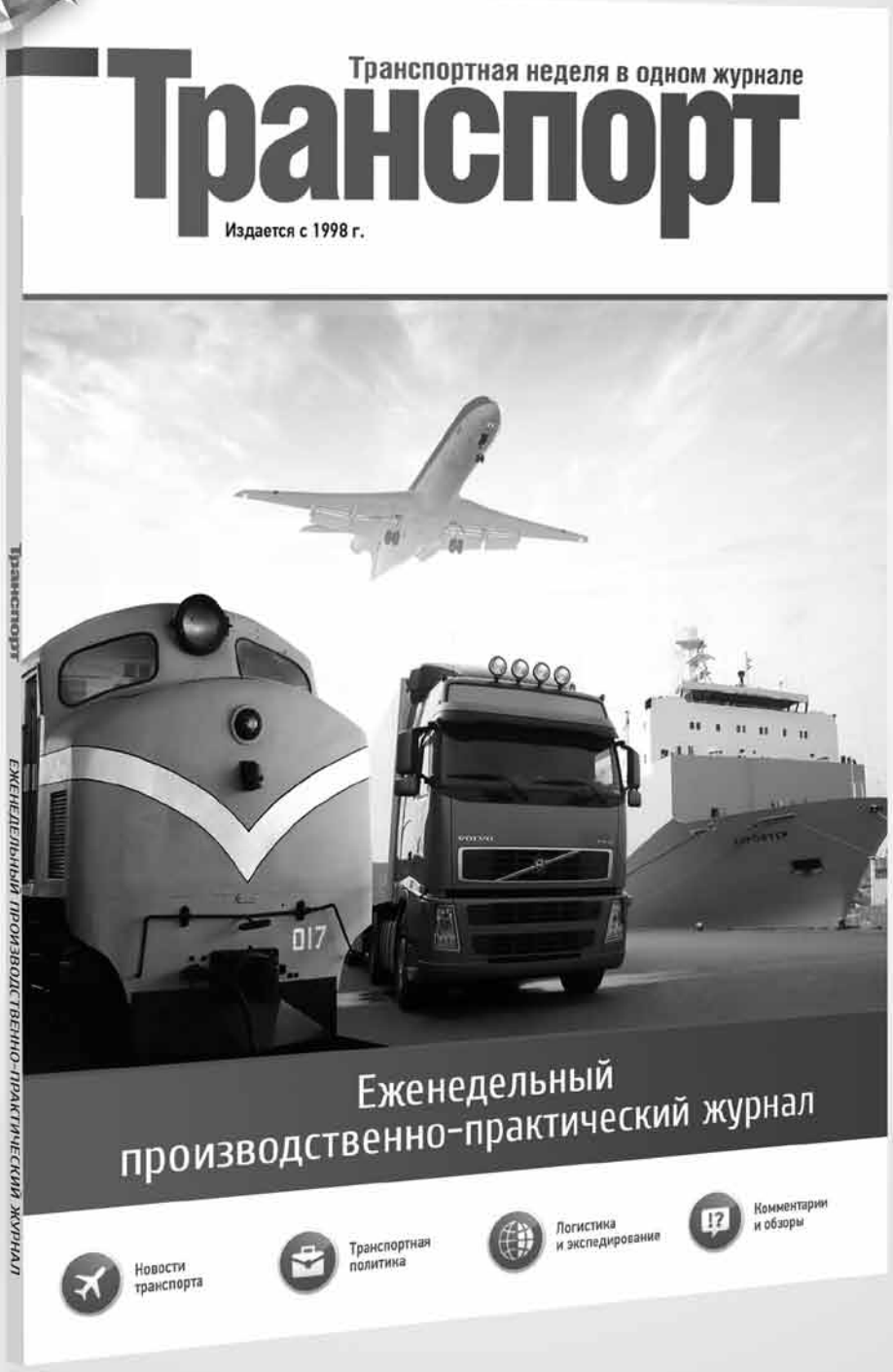
ВЫ ПРИГЛАШЕНЫ!

УЧАСТИЕ: Регистрация по тел.: +38 (044) 383-50-34, +38 (066) 80-40-875, st@trademaster.com.ua.

15 ЛЕТ

НА ИНФОРМАЦИОННОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО: ОПЕРАТИВНАЯ И ДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 21802

INFORMATIONAL & BUSINESS JOURNAL
ИНФОРМАЦИОННО-ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
CAPITAL EXPRESS
СТОЛИЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 68171

ПОДПИСНОЙ КУПОН–ЗАЯВКА

настоящим подтверждаем своё намерение оформить подписку:

Наименование компании: .....

Сроки подписки:
- еженедельный журнал «Транспорт»: с « » 2013 г. по « » 201 г.
- ежеквартальный журнал «Столичный Экспресс»: с « » 2013 г. по « » 201 г.

Должность и Ф. И. О. руководителя: .....

ИНН ..... Свидетельство плательщика НДС № .....

Тел: ..... Факс: .....

E-mail: ..... www .....

Юридический адрес: .....

Адрес доставки: .....

Контактное лицо – должность, Ф.И.О, тел, E-mail: .....

Вид деятельности: .....

Обозначьте значком √ версии журналов, на которые вы желаете оформить подписку:

Наименование издания	Еженедельный журнал «Транспорт»		Ежеквартальный журнал «Столичный экспресс»
Период поставки	**Печатная версия**	**Электронная версия**	**Печатная версия**
1 месяц	303,00 грн	216,00 грн	——
3 месяца	910,00 грн	648,00 грн	215,00 грн
6 месяцев	1742,00 грн	1230,00 грн	430,00 грн
9 месяцев	——	1845,00 грн	645,00 грн
12 месяцев	——	2460,00 грн	860,00 грн

дата ..... подпись ..... Ф.И.О. ..... должность .....

Отправьте «подписной купон – заявку» почтой или факсом по адресу:

Украина, 65001, г. Одесса, а/я 229, Издательская организация АО «ПЛАСКЕ», журнал «Транспорт»
Факс: +38 (048) 7-385-374; 7-287-221; Тел. редакции: +38 (044) 503-63-73
Тел.: 0 800 300 30 80 (бесплатно со стационарных телефонов)
Тел моб: +38 (050) 390-54-09; E-mail: subscribe@transport-journal.com

В случае заинтересованности Вам может быть выслан бесплатный экземпляр издания

- Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA diploma)
  Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)
- Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
  Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)
- Customs Brokers and Applicants Training and Advanced Training
  Подготовка и повышение квалификации таможенных брокеров и декларантов
- IATA Cargo Introductory Course
  Грузовой вводный курс IATA
- IATA Dangerous Goods Regulations
  Правила IATA по перевозке опасных грузов
- Air Freight Initial Course
  Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам
- Passenger Air Transport Sales: Basic Course
  Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте
- AMADEUS Basic Course
  Базовый курс по работе в системе Амадеус
- Amadeus Hotels and Cars Course
  Отели и автомобили в системе Амадеус
- Amadeus Central Ticketing
  Центральный тикетинг в системе Амадеус
- Seminars and workshops
  Тренинги и семинары

PLASKE
ПЛАСКЕ
Knowledge

Customer Service Center
Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine
15, Bolshaya Arnautskaya str.
14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина
ул. Большая Арнаутская, 15
ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 787 96 10
+380 (48) 7 385 385
+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge

К-М-151111-01